

ANEXA NR. 1  
H.C.J. 168 / 19.07.2018



MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE  
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE



## ACORD DE PARTENERIAT

Nr. \_\_\_\_\_ /MDRAP/ \_\_\_\_\_

Nr. \_\_\_\_\_ /UAT/ \_\_\_\_\_

dintre

MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE  
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE

și

UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALĂ

JUDEȚUL NEAMȚ prin CONSILIUL JUDEȚEAN NEAMȚ

privind aprobarea participării în cadrul proiectului

„Achiziție de mijloace de transport public-autobuze electrice”

### PREAMBUL

În contextul procesului de dezvoltare urbană durabilă, una din principalele provocări la care trebuie să răspundă orașele din România este mobilitatea urbană, concept care contribuie la îmbunătățirea factorilor de mediu (traficul reprezintă una din cele mai importante surse de poluare în mediul urban - circulația urbană produce 40% din emisiile de CO<sub>2</sub>), a elementelor de cadru social (Carta de la Leipzig pentru orașe europene durabile subliniază rolul transportului public în depășirea problemelor de segregare socială din mediul urban și a elementelor de cadru economic (economia europeană pierde anual aproape 100 miliarde de euro ca urmare a întârzierilor provocate în trafic; o bună mobilitate urbană reprezintă un element cheie atât pentru creșterea eficienței forței de muncă cât și pentru atragerea investitorilor și a turiștilor).

Având în vedere necesitatea înnoirii parcului de transport public din România ca măsură de îmbunătățire a mobilității urbane și de limitare a emisiilor de CO<sub>2</sub>, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice în parteneriat cu unitățile administrativ-teritoriale orașe/municipii, după caz, întocmește proiectul „privind aprobarea participării în cadrul proiectului „Achiziție de mijloace



MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE  
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE



de transport public-autobuze electrice”, denumit în continuare Proiectul, depus în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4 - *Sprrijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă.*

Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și partenerii din proiect beneficiază de asistența tehnică acordată de către JASPERS în vederea pregătirii cererilor de finanțare și a documentațiilor pentru lansarea procedurilor de achiziții publice.

JASPERS (Asistență Comună pentru Sprijinirea Proiectelor în Regiunile Europene) este un parteneriat între Comisia Europeană și Banca Europeană de Investiții (BEI). Unul din obiectivele JASPERS este reprezentat de îmbunătățirea pregătirii proiectelor care urmează să fie cofinanțate din Fondul de Coeziune (FC) și Fondul European de Dezvoltare Regională (FEDR) în noile State Membre.

Acordul de parteneriat este încheiat între Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și unitățile administrativ-teritoriale orașe/municipii, în scopul reglementării aspectelor tehnice, financiare și de orice altă natură care pot interveni în implementarea în parteneriat a Proiectului.

Acordul de parteneriat este supus legislației din România și se semnează de toate părțile până cel târziu la data depunerii cererii de finanțare și este parte integrantă din aceasta.

#### TEMEIUL LEGAL

Prezentul acord de parteneriat, denumit în continuare “Acord”, are în vedere următoarea legislație națională:

- Ordonanța de Urgență nr. 47/2018 privind stabilirea unor măsuri de urgentare a absorbției fondurilor europene;
- Hotărârea Guvernului nr. 51/2018 privind organizarea și funcționarea Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice;
- Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanța de Urgență nr. 40/2015 privind gestionarea financiară a fondurilor europene pentru perioada de programare 2014-2020, 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;
- Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
- 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;
- Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul



MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE  
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE



european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului;

- Regulamentul (UE) nr. 1301/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 privind Fondul european de dezvoltare regională și dispozițiile specifice aplicabile obiectivului referitor la investițiile pentru creștere economică și locuri de muncă și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1080/2006;
- 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.

#### PRECIZĂRI PREALABILE

1. În prezentul Acord, cu excepția situațiilor când contextul cere altfel sau a unei prevederi contrare:
  - (a) cuvintele care indică singularul includ și pluralul, iar cuvintele care indică pluralul includ și singularul;
  - (b) cuvintele care indică un gen includ toate genurile;
  - (c) termenul „zi” reprezintă zi calendaristică, dacă nu se specifică altfel;
2. Trimiterile la actele normative includ și modificările și completările ulterioare ale acestora, precum și orice alte acte normative subsecvente.
3. Încheierea prezentului Acord se bazează pe buna-credință a părților în executarea obligațiilor ce decurg din prezentul Acord, precum și pe necesitatea asigurării exploatarei și durabilității investițiilor finanțate prin POR 2014-2020.

#### Art. 1 PĂRȚILE

**Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice**, prin echipa de implementare a Proiectului desemnată prin Ordin al Ministrului dezvoltării regionale și administrației publice, în calitate de **Lider de parteneriat**, cu sediul în Bd. Libertății nr. 16, sector 5, București, România, cod poștal 050706, telefon 037 211 14 09, fax. 037 211 15 13, cod fiscal 26369185, reprezentant legal prin domnul Paul STĂNESCU, viceprim-ministru, ministrul dezvoltării regionale și administrației publice, având următoarele conturi distincte deschise pe codurile de identificare fiscală ale acestuia la unitatea teritorială a Trezoreriei Statului:

Conturile de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de rambursare<sup>1</sup> (FEN):

- RO14TREZ70020A480101XXXX - Sume primite în contul plăților efectuate în anul curent;
- RO58TREZ70020A480102XXXX - Sume primite în contul plăților efectuate în anii precedenți.

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului: Trezoreria Municipiului București

<sup>1</sup> Se vor avea în vedere prevederile art. 39 alin (1) din Normele metodologice aprobate prin H.G. nr. 93/2016;





MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE  
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE



Și

**Unitatea administrativ-teritorială JUDEȚUL NEAMȚ** prin **CONSILIUL JUDEȚEAN NEAMȚ**, în calitate de **Partener**, cu sediul în str. Alexandru cel Bun , nr. 27 , localitatea PIATRA NEAMȚ, județul NEAMȚ, România, cod poștal 610004, telefon: Tel.:(+04)0233/21.28.90; (+04)0233/21.36.70; fax: (+04)0233/21.15.69, poștă electronică: cjneamt@yahoo.com, cod fiscal: 2612839, reprezentat legal (persoana fizică, nume, prenume, funcția deținută) IONEL ARSENE, PREȘEDINTE CONSILIUL JUDEȚEAN NEAMȚ, având următoarele conturi distincte deschise pe codurile de identificare fiscală ale acestuia la unitatea teritorială a Trezoreriei Statului:

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de plată: RO15TREZ24A660601710101X

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului: TREZORERIA MUNICIPIULUI PIATRA NEAMȚ/B-dul Traian nr. 19 bis

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de rambursare: RO82TREZ49121A480201XXX

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului: TREZORERIA MUNICIPIULUI PIATRA NEAMȚ/B-dul Traian nr. 19 bis

## Art. 2 SCOPUL ȘI OBIECTUL ACORDULUI DE PARTENERIAT

Scopul prezentului Acord este de a reglementa aspectele tehnice, financiare, juridice și de orice altă natură care pot interveni în implementarea în parteneriat a Proiectului „privind aprobarea participării în cadrul proiectului „**Achiziție de mijloace de transport public-autobuze electrice**”.

- (1) Obiectul acestui Acord este de a stabili rolurile și responsabilitățile ce le revin părților în pregătirea și implementarea activităților specifice ale Proiectului, drepturile și obligațiile părților ce derivă din participarea în cadrul acestui parteneriat, conform legislației aplicabile și prevederilor ordinului de finanțare, precum și contribuția financiară la bugetul Proiectului finanțabil în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4 - *Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă.*, precum și pe perioada de durabilitate și de valabilitate a ordinului de finanțare.
- (2) Fiecare parte va depune toate eforturile și va uza de toate cunoștințele de care dispune în vederea îndeplinirii în cele mai bune condiții a prezentului Acord.
- (3) Prezentul Acord constituie anexă la cererea de finanțare.
- (4) Prezentul Acord se referă la achiziționarea a:
  - 21 autobuze electrice, cu lungimea de aproximativ 10,0 m, cu o valoare totală estimată de 42 mil. lei;
  - 7 stații de încărcare rapidă SiR, cu o valoare totală estimată de 3,5 mil. lei;
  - 21 stații de încărcare lentă SiL, cu o valoare totală estimată de 0,125 mil lei.



MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE  
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE



**Art. 3 ROLURI ȘI RESPONSABILITĂȚI ÎN PREGĂTIREA ȘI IMPLEMENTAREA PROIECTULUI**

- (1) În raporturile dintre părți, fiecare parte răspunde doar pentru realizarea activităților ce îi revin și nici una dintre părți nu este în nici un fel răspunzătoare pentru activitățile realizate de cealaltă parte. Astfel, obligațiile asumate prin prezentul acord au fost supuse analizei, în cadrul procedurilor interne ale fiecărui partener și se materializează în următoarele documente anexate la prezentul:

- a) Hotărârea de aprobare a participării în cadrul proiectului, de aprobare a indicatorilor tehnico-economici/a notei de fundamentare a investiției, a cheltuielilor legate de proiect, precum și de aprobare a Acordului de parteneriat și a Protocolului de asociere privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale, emisă de fiecare partener;
- b) Ordinul viceprim-ministrului dezvoltării regionale și administrației publice privind stabilirea echipei de implementare a Proiectului;
- c) Decizia/hotărârea primarului/președintelui privind constituirea echipei de implementare a proiectului la nivelul UAT;

*În acest articol sunt descrise activitățile și subactivitățile specifice pe care fiecare partener trebuie să le realizeze în pregătirea și implementarea Proiectului, în strânsă corelare cu informațiile furnizate în formularul Cererii de finanțare.*

- (2) Rolurile și responsabilitățile Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, prin echipa de implementare a Proiectului, corespunzătoare activităților și subactivităților din Cererea de finanțare:

- a) Realizează, cu sprijinul JASPERS, analizele necesare pentru fundamentarea necesarului de mijloace de transport public pe traseele incluse în proiect și justificarea încadrării Proiectului în cerințele Obiectivului specific 4.1, pe baza informațiilor furnizate de parteneri în cele 3 Chestionare completate, anexate la prezentul Acord;
- b) Elaborează, semnează și depune în MySMIS cererea de finanțare și anexele solicitate de Ghidul specific, inclusiv semnează și depune în MySMIS anexele elaborate de partener, atașate la prezentul Acord;
- c) Organizează și derulează procedura de atribuire în numele și pentru UAT JUDEȚUL NEAMȚ a contractului de achiziție publică de mijloace de transport public, inclusiv, *dacă este cazul*, de stații/puncte de reîncărcare rapidă/lentă și alte echipamente specifice sistemelor de transport inteligente, utilizate pentru prestarea serviciului de transport public local de călători în conformitate cu solicitările UAT JUDEȚUL NEAMȚ;
- d) Va întreprinde, în numele și pentru UAT JUDEȚUL NEAMȚ demersurile necesare derulării și finalizării procedurii de atribuire a contractului de achiziție a mijloacelor de transport public și a echipamentelor care fac obiectul proiectului.

- (3) Rolurile și responsabilitățile unității administrativ-teritoriale partenere, corespunzătoare activităților și subactivităților din Cererea de finanțare:

- a) Colectează date cu privire la traseele de transport public existente ce fac obiectul Proiectului și le pune la dispoziția liderului de parteneriat (M.D.R.A.P.), conform Chestionarului nr. 2, anexat la prezentul Acord;
- b) Stabilește necesarul de mijloace de transport public pentru fiecare traseu, inclusiv clasa de vehicule și capacitatea acestora, pentru care solicită participarea în cadrul Proiectului derulat în parteneriat cu M.D.R.A.P., cu precizarea fermă a numărului de vehicule solicitate și a



MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE  
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE



caracteristicilor acestora, conform hotărârilor emise de organele deliberative ale UAT și Chestionarelor nr. 2 și 3, completate, anexate la prezentul Acord;

- c) Stabilește necesarul de stații/puncte de reîncărcare și de alte echipamente specifice, sistemelor de transport inteligente, utilizate pentru prestarea serviciului de transport public local de călători, dacă este cazul.
- d) Organizează și derulează în cadrul proiectului, ca autoritate contractantă, procedura de atribuire a contractului de achiziție publică de informare și publicitate;
- e) Transmite liderului de parteneriat toate documentele necesare pentru pregătirea și depunerea cererii de finanțare, conform prevederilor prezentului Acord (art. 11 alin. 3) și ale Ghidului specific, precum și orice alte documente și informații solicitate de liderul de parteneriat, necesare pe parcursul procesului evaluare, selecție și contractare a Proiectului;
- f) Transmite liderului de parteneriat minimum Anunțul de intenție publicat în Suplimentul la JOUE, conform art. 7 alin. 2 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 sau declarația privind încadrarea în excepția de la acest articol și se angajează să realizeze demersurile necesare pentru a încheia și prezenta un contract de servicii publice de transport local de călători aliniat la prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, inclusiv avizele solicitate aplicabile sau Acordul Comisiei Europene, după caz, în termenul de maximum un an de la data intrării în vigoare a ordinului de finanțare, în cazul atribuirii directe și de maximum 1 an și jumătate (18 luni) de la data intrării în vigoare a ordinului de finanțare, în cazul atribuirii prin procedură competitivă și pentru situația în care se solicită acordul Comisiei Europene pentru contractele atribuite înainte de data de 03.12.2009, dar înainte de recepția finală a bunurilor ce fac obiectul Proiectului.
- g) *Dacă este cazul*, partenerul realizează demersurile necesare pentru prezentarea Autorizației de construire corespunzătoare lucrărilor de instalare a punctelor/stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice și are obligația să asigure infrastructura necesară pentru punerea în funcțiune a mijloacelor de transport, până la data recepționării autobuzelor electrice, conform alin. 4 lit. a) din OUG 47/2018.
- h) *Dacă este cazul*, obține toate avizele și acordurile necesare și execută lucrările de instalare a punctelor/stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice.
- i) Se obligă să realizeze demersurile necesare pentru definitivarea activităților minime necesare cu privire la infrastructura de transport public pentru punerea în funcțiune a mijloacelor de transport public achiziționate, până la data recepționării acestora;
- j) Se obligă să realizeze demersurile necesare pentru definitivarea până la finalul implementării POR 2014-2020 a tuturor activităților complementare cu activitățile proprii din proiect, conform celor declarate în cererea de finanțare cu privire la sistemul de transport public;
- k) Încheie contractul de achiziție publică cu ofertantul a cărui ofertă a fost stabilită ca fiind câștigătoare;
- l) Derulează contractul de achiziție publică conform prevederilor documentației de atribuire și a clauzelor acestuia;
- m) Desemnează, prin dispoziție a reprezentantului legal al UAT, un membru și un membru supleant în echipa de implementare a proiectului, în persoana d-nei/d-lui Liliana ISTRATE funcția, inspector, telefon 0233212890/256 adresa electronică [liliistrate@yahoo.com](mailto:liliistrate@yahoo.com) - membru și Maria-Nicoleta STELEA funcția, inspector, telefon 0233212890/233, adresa electronică [nicoleta.stelea@yahoo.com](mailto:nicoleta.stelea@yahoo.com) - membru supleant.
- n) Desemnează, prin dispoziție a reprezentantului legal al UAT, o comisie de recepție a mijloacelor de transport public și a echipamentelor, care va realiza recepția mijloacelor de





MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE  
ȘI ADMINISTRATIEI PUBLICE



transport și a echipamentelor achiziționate și va semna Procesul Verbal de Recepție cantitativă și calitativă a bunurilor;

- o) Se obligă să efectueze demersurile privind înscrierea în proprietate a bunurilor achiziționate prin Proiect, precum și să realizeze demersurile necesare pentru includerea în contabilitatea proprie a mijloacelor de transport/echipamentelor/bunurilor achiziționate în baza prezentului Acord și să transmită un exemplar al acestor documente către Liderul de parteneriat;
- p) Se obligă ca în termen de maximum 60 de zile de la recepția mijloacelor de transport/echipamentelor achiziționate în baza prezentului Acord, să le pună la dispoziția operatorilor de transport/transportatorilor autorizați cu care au încheiat contractul de servicii publice conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;
- q) Se obligă să asigure toate condițiile pentru utilizarea mijloacelor de transport public achiziționate în baza prezentului Acord;
- r) Se obligă să asigure utilizarea mijloacelor de transport și a echipamentelor conform destinației stabilite și pe toată perioada de valabilitate a ordinului de finanțare.

#### (4) Contribuția la finanțarea cheltuielilor totale ale Proiectului

Liderul de parteneriat va asigura cuprinderea în bugetul propriu a creditelor de angajament și a creditelor bugetare aferente eligibile pentru activitățile proprii incluse în proiect în conformitate cu art. 6 alin. (1) și art. 8 alin. (1), din OUG nr. 40/2015, cu modificările și completările ulterioare.

Partenerii vor asigura cuprinderea în bugetul propriu a creditelor de angajament și a creditelor bugetare aferente valorii eligibile pentru activitățile proprii incluse în proiect în conformitate cu art. 7 alin. (1) și art. 8 alin. (1), din OUG nr. 40/2015, cu modificările și completările ulterioare.

Rata cofinanțării publice suportate către M.D.R.A.P. în calitate de lider de parteneriat, de la Bugetul de stat, este de **minimum 15%** din valoarea eligibilă aferentă activităților proprii incluse în proiect, conform Acordului de parteneriat.

În ceea ce privește cheltuielile eligibile ale **partenerilor reprezentați de unități administrativ-teritoriale**, cofinanțarea proprie a fiecărui partener este de **minimum 2%** din valoarea cheltuielilor eligibile aferente activităților proprii din proiect, conform Acordului de parteneriat.

Partener	Contribuția (valoarea estimată a fiecărei activități, defalcată pentru fiecare partener/lider de parteneriat, conform art.34 alin.(4) din H.G. 93/2016)
Lider de parteriat	<i>Valoarea totală a activităților proprii incluse în proiect</i> <i>Valoarea corespunzătoare activităților neeligibile proprii din proiect (în lei și %)</i> <i>Valoarea eligibilă aferentă activităților proprii incluse din proiect</i> <i>Valoarea contribuției liderului de parteneriat la valoarea eligibilă aferentă activităților proprii incluse în proiect (în lei și %)</i>



MINISTERUL DEZVOLTĂRII RI  
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE



Partener

Valoarea totală a activităților proprii incluse în proiect

Valoarea corespunzătoare activităților neeligibile proprii din proiect (în lei și %)

Valoarea eligibilă aferentă activităților proprii incluse din proiect

Valoarea contribuției partenerului la valoarea eligibilă aferentă activităților proprii incluse în proiect (în lei și %)

**Observație:** Întrucât procedura de atribuire a mijloacelor de transport și a echipamentelor se organizează și se derulează de către liderul de parteneriat în numele și pentru partener, valoarea corespunzătoare bunurilor achiziționate se va include la valoarea activităților proprii ale partenerului.

#### (5) Plățile

Responsabilitățile privind derularea fluxurilor financiare se vor realiza în conformitate cu prevederile 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, și ale 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, aprobate prin HG nr. 93/2016, cu modificările și completările ulterioare, astfel:

- a) pentru decontarea cheltuielilor rambursabile fiecare partener va depune la liderul de parteneriat o cerere de rambursare/plată pentru cheltuielile efectuate conform Acordului de parteneriat și toate documentele justificative, inclusiv dosarul achizițiilor publice derulate de aceștia (de ex.: achiziția de informare și publicitate);
- b) liderul de parteneriat este responsabil cu depunerea cererilor de prefinanțare/rambursare/plată către OI/autoritatea de management<sup>2</sup>, iar autoritatea de management virează, după efectuarea verificărilor necesare, valoarea cheltuielilor nerambursabile în conturile liderului de parteneriat/partenerilor care le-au efectuat, în concordanță cu valoarea corespunzătoare activității/activităților proprii din proiect;
- c) liderul de parteneriat și partenerii își cuprind în bugetul propriu sumele pentru creditele de angajament și creditele bugetare în limita sumei necesare finanțării valorii corespunzătoare activității/activităților proprii din proiect, asumate conform prevederilor acordului de parteneriat, anexă la Ordinul de finanțare<sup>3</sup>.

#### Art. 4 PERIOADA DE VALABILITATE A ACORDULUI DE PARTENERIAT

- (1) Perioada de valabilitate începe la data semnării prezentului Acord și încetează la data la care ordinul de finanțare a Proiectului își încetează valabilitatea. Prolungirea perioadei de valabilitate a ordinului de finanțare conduce automat la extinderea perioadei de valabilitate a prezentului Acord.
- (2) Pe perioada de valabilitate a Acordului, partenerul are obligația să asigure toate condițiile pentru utilizarea/întreținerea/mentenanța investiției în conformitate cu prevederile legale în vigoare, în caz

<sup>2</sup> A se vedea art. 35 alin (1) din Normele metodologice aprobate prin HG nr. 93/2016;

<sup>3</sup> A se vedea art. 8 alin (1) din OUG nr. 40/2015).





MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE  
ȘI ADMINISTRĂȚIEI PUBLICE



contrar, AM POR va decide revocarea ordinului pentru finanțarea Proiectului și recuperarea sumelor plătite, iar partenerul își asumă obligația de a restitui AM, din bugetul propriu, finanțarea acordată.

#### **Art. 5 DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE LIDERULUI DE PARTENERIAT**

##### **A. Drepturile liderului de parteneriat**

- (1) Liderul de parteneriat are dreptul să solicite partenerului furnizarea oricăror informații și documente legate de Proiect, pentru a putea răspunde la solicitările primite din partea instituțiilor abilitate, naționale și europene, în vederea elaborării rapoartelor de progres, a rapoartelor de monitorizare etc.

##### **B. Obligațiile liderului de parteneriat**

- (1) Liderul de parteneriat are obligația de a respecta prevederile legislației naționale și comunitare în vigoare în domeniul achizițiilor publice, ajutorului de stat, egalității de șanse, dezvoltării durabile, informării și publicității în implementarea activităților proprii;
- (2) Liderul de parteneriat va consulta partenerul cu regularitate, îl va informa despre progresul în implementarea Proiectului și îi va informa cu privire la stadiul derulării procedurilor de achiziție publică;
- (3) Propunerile pentru modificări importante ale Proiectului (de ex.: activități), trebuie să fie convenite cu partenerii înainte solicitării aprobării de către Autoritatea de management / Organismul intermediar POR;
- (4) Liderul de parteneriat este responsabil cu transmiterea către autoritatea de management a cererilor de prefinanțare/rambursare/plată, împreună cu documentele justificative, rapoartele de progres etc., conform prevederilor contractuale și procedurale (partenerul/partenerii fiind obligat/obligați să transmită liderului de parteneriat toate documentele necesare îndeplinirii obligației asumate);
- (5) Liderul de parteneriat are obligația îndosarierii și păstrării tuturor documentelor Proiectului în original precum și copii ale documentelor partenerilor, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu legislația comunitară și națională. Toate documentele vor fi păstrate până la închiderea oficială a Programului sau până la expirarea perioadei de durabilitate a Proiectului, oricare intervine ultima;



MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE  
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE



- (6) În cazul constatării unor nereguli apărute în obținerea și utilizarea fondurilor în cadrul Proiectului, notificările și titlurile de creanță se emit pe numele liderului de parteneriat/partenerului care a efectuat plăților afectate de nereguli.

## Art. 6 DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE PARTENERILOR

### A. Drepturile Partenerului

- (1) Partenerul are dreptul să fie consultat cu regularitate de către liderul de parteneriat, să fie informat despre progresul în implementarea Proiectului și să i se furnizeze, de către liderul de parteneriat, la cerere, copii ale rapoartelor de progres.
- (2) Partenerul are dreptul să fie consultat, de către liderul de parteneriat, în privința propunerilor pentru modificări importante ale Proiectului (ex.: activități), înainte solicitării aprobării de către AM / OI POR.

### B. Obligațiile Partenerului

- (1) Partenerul are obligația de a respecta prevederile legislației naționale și comunitare în vigoare în domeniul achizițiilor publice, ajutorului de stat, egalității de șanse, dezvoltării durabile, informării și publicității în implementarea activităților proprii, inclusiv a celor care rezultă din Protocolul de asociere încheiat în vederea derulării achiziției publice;
- (2) Partenerul va consulta liderul de parteneriat cu regularitate, îl va informa despre progresul în implementarea Proiectului și îi va furniza, la cerere, informațiile necesare elaborării rapoartelor de progres și informațiile necesare monitorizării modului de asigurare a infrastructurii necesare pentru punerea în funcțiune a mijloacelor de transport achiziționate până la recepția acestora și, ulterior, de realizare a celorlalte activități complementare la care s-a făcut referire în art. 3, alin. 3 lit. i) și de utilizare a bunurilor achiziționate prin Proiect;
- (3) Partenerul are obligația să asigure până la recepționarea mijloacelor de transport, condițiile pentru operarea acestora și să utilizeze mijloace de transport public solicitate la finanțare doar pentru prestarea serviciului de transport public local, organizat conform prevederilor Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului, privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători;
- (4) Partenerul are obligația de a respecta prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, pe toată perioada de după încheierea contractului de servicii publice și până la finalizarea perioadei de durabilitate a ordinului de finanțare, în caz contrar AM POR poate dispune recuperarea sumelor plătite, în conformitate cu prevederile contractului de finanțare;
- (5) Pe perioada durabilității proiectului, partenerul are obligația de a publica anual pe website-ul oficial al instituției, în conformitate cu dispozițiile art. 7 alin. (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, un raport cumulativ care să cuprindă: obligațiile de serviciu public de transport de călători pentru fiecare tip de transport public prestat, operatorii selectați de serviciu public de transport de călători, procedura de atribuire utilizată, natura și întinderea eventualelor drepturi exclusive acordate operatorilor de serviciu public, plățile compensatorii acordate operatorilor, îndeplinirea de către operator a indicatorilor de performanță stabiliți prin contract etc.;
- (6) În cazul gestiunii directe, partenerul are obligația ca pe toată perioada de durabilitate a proiectului să nu ofere o compensație financiară care să depășească efectul financiar net, conform art. 2 din Anexa la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. În situația înregistrării unei supracompensări anuale acordate operatorului de transport public, partenerul are obligația să recupereze de la operator/transportator autorizat diferența până la valoarea corespunzătoare compensației datorate;



- (7) Dacă este cazul, după prezentarea contractului de servicii publice conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, oricând se solicită de către AMPOR sau de către alte instituții abilitate, partenerul are obligația de a transmite un raport de audit, elaborat de un auditor financiar independent, asupra situațiilor financiare aprobate ale solicitantului și ale operatorului de transport public/transportatorului autorizat, cu privire la conformitatea calculării compensației acordate operatorului cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007;
- (8) Partenerul este obligat să întrețină măsurile obligatorii pentru asigurarea vizibilității mijloacelor de transport/echipamentelor achiziționate prin POR 2014-2020, în conformitate cu Manualul de identitate vizuală a POR 2014-2020;
- (9) Partenerul are obligația ca după recepția finală a mijloacelor de transport și a echipamentelor, să își înscrie bunurile achiziționate în cadrul proiectului, în evidențele contabile conform prevederilor legale în vigoare;
- (10) În situația în care unitatea administrativ teritorială, partener în proiect, nu își îndeplinește obligațiile asumate prin acordul de parteneriat până la recepționarea bunurilor din proiect, aceasta este responsabilă pentru toate sancțiunile prevăzute de contractul economic în baza căruia a fost efectuată achiziția mijloacelor de transport sau a echipamentelor;
- (11) Partenerul este obligat să pună la dispoziția liderului de parteneriat, AM/OI POR sau oricărui alt organism național sau european, abilitat de lege, documentele și/sau informațiile necesare pentru verificarea activităților și rezultatelor Proiectului, la cerere și în termen de maximum 5 (cinci) zile lucrătoare și să asigure condițiile pentru efectuarea verificărilor la fața locului;
- (12) În vederea efectuării verificărilor prevăzute la alin. 11, partenerul are obligația să acorde dreptul de acces la locurile și spațiile unde se implementează Proiectul, inclusiv acces la sistemele informatice care au legătură directă cu Proiectul, și să pună la dispoziție documentele solicitate privind gestiunea tehnică și financiară a Proiectului, atât pe suport hârtie, cât și în format electronic. Documentele trebuie să fie ușor accesibile și arhivate astfel încât, să permită verificarea lor;
- (13) Partenerul este obligat să furnizeze liderului de parteneriat orice informații sau documente privind implementarea și operarea Proiectului, în scopul elaborării rapoartelor de progres, de monitorizare și pentru elaborarea/depunerea cererilor de prefinanțare/plată/rambursare;
- (14) Partenerul este obligat să păstreze toate documentele originale, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile efectuate în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu regulamentele comunitare și naționale. Toate documentele vor fi păstrate cel puțin 5 (cinci) ani după expirarea perioadei de valabilitate a ordinului de finanțare;
- (15) În cazul în care autoritățile cu competențe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a indicatorilor de rezultat/realizare/obiectivelor Proiectului, sunt aplicabile, după caz, prevederile OUG nr. 66/2011. În cazul constatării unor nereguli apărute în obținerea și utilizarea fondurilor în cadrul Proiectului, notificările și titlurile de creanță se emit pe numele liderului de parteneriat/partenerului care a efectuat plățile afectate de nereguli.

#### Art. 7 ACHIZIȚII PUBLICE

- (1) Liderul de parteneriat va organiza și va derula procedura de atribuire a contractului de achiziție publică de furnizare de mijloace de transport public inclusiv stații/puncte de reîncărcare și alte echipamente specifice, cu respectarea tuturor reglementărilor legale în vigoare.
- (2) Între MDRAP și UAT se va încheia un Protocol de asociere privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale, anexă la prezentul Acord de parteneriat.





#### Art. 8 PROPRIETATEA MIJLOACELOR DE TRANSPORT PUBLIC ȘI A ECHIPAMENTELOR

- (1) Partenerul are obligația să mențină proprietatea mijloacelor de transport public/echipamentelor achiziționate în cadrul Proiectului, pe o perioadă de cel puțin 5 ani de la data efectuării plății finale și să asigure exploatarea și întreținerea bunurilor și serviciului de transport public în această perioadă.
- (2) Partenerul are obligația de a asigura funcționarea tuturor bunurilor și mijloacelor de transport în comun, ce au făcut obiectul finanțărilor nerambursabile, la locul de desfășurare a Proiectului și exclusiv în scopul pentru care au fost achiziționate.
- (3) Partenerul are obligația ca pe întreaga perioadă de durabilitate a proiectului să asigure prestarea serviciului de transport public de călători, pentru care s-au realizat investițiile prin Obiectivul Specific 4.1 al POR 2014-2020, în caz contrar, AM POR va decide revocarea ordinului privind finanțarea Proiectului și recuperarea sumelor plătite, iar partenerul își asumă obligația de a restitui AM POR, din bugetul propriu, finanțarea acordată.
- (4) Partenerul are obligația să folosească conform scopului destinat și să nu vândă, să nu înstrăineze sau să nu scoată din uz, sub orice formă obiectele / bunurile finanțate prin POR 2014-2020, pe o perioadă de 5 ani de la data efectuarea plății finale.

#### Art. 9 CONFIDENȚIALITATE

- (1) Părțile semnatare ale prezentului Acord convin să păstreze în strictă confidențialitate informațiile primite în cadrul și pe parcursul implementării Proiectului și sunt de acord să prevină orice utilizare sau divulgare neautorizată a unor astfel de informații. Părțile înțeleg să utilizeze informațiile confidențiale doar în scopul de a-și îndeplini obligațiile din prezentul Acord de Parteneriat.
- (2) Pe durata parteneriatului, atunci când prelucrează date cu caracter personal, fiecare Parte se obligă să se conformeze cu legislația aplicabilă privind protecția datelor cu caracter personal, respectiv cu Regulamentul nr. 679/2016 și cu orice norme general obligatorii adoptate în legătură cu protecția datelor cu caracter personal.
- (3) Fiecare Parte își asumă în mod independent responsabilitatea privind prelucrarea datelor cu caracter personal. Încălcarea de către o Parte a prevederilor prezentului și a prevederilor Regulamentului nr. 679/2016 și a normelor general obligatorii adoptate în legătură cu protecția datelor cu caracter personal, nu poate fi apreciată ca o încălcare comună și nu poate genera răspunderea solidară față de persoana sau autoritatea care constată această încălcare.

#### Art. 10 LEGEA APLICABILĂ

- (1) Prezentului Acord i se va aplica și va fi interpretat în conformitate cu legea română.
- (2) Pe durata prezentului Acord, părțile vor avea dreptul să convină în scris asupra modificării anumitor clauze, prin act adițional. Orice modificare a prezentului Acord va fi valabilă numai atunci când este convenită de toate părțile.

#### Art. 11 DISPOZIȚII FINALE

- (1) Toate posibilele dispute rezultate din prezentul acord sau în legătură cu el, pe care părțile nu le pot soluționa pe cale amiabilă, vor fi soluționate de instanțele competente.
- (2) Acordul este întocmit în număr de 3 exemplare, în limba română, câte unul pentru fiecare parte și un original pentru cererea de finanțare.



MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE  
ȘI ADMINISTRATIEI PUBLICE



- (3) La prezentul Acord sunt anexate următoarele documente:
- a) Documente necesare pentru lansarea procedurilor de achiziții publice, care vor fi transmise de partener odată cu acordul de parteneriat semnat:
- Documente privind identificarea reprezentantului legal al partenerului;
  - Protocolul de asociere privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale, semnat de reprezentantul legal al partenerului;
  - Chestionarele 1-3, actualizate după solicitările de clarificări ale JASPERS, inclusiv în ceea ce privește necesarul de mijloace de transport și echipamente, contrasemnate de către reprezentantul legal al partenerului;
  - Hotărârea de aprobare a participării în cadrul proiectului, de aprobare a indicatorilor tehnico-economici/a notei de fundamentare a investiției, a cheltuielilor legate de proiect, precum și de aprobare a acordului de parteneriat și a Protocolului de asociere privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale;
- b) Documente care vor fi transmise de partener ulterior, la solicitarea liderului de parteneriat, în vederea pregătirii cererii de finanțare. Aceste documente vor fi prezentate și detaliate în ghidul solicitantului.
- Declarațiile de eligibilitate, de angajament ale reprezentantului legal al unității administrativ-teritoriale partenere;
  - Declarația privind eligibilitatea TVA;
  - Certificate de atestare fiscală, referitoare la obligațiile de plată la bugetul local și bugetul de stat;
  - Certificatul de cazier fiscal al partenerului;
  - Formularul bugetar "Fișa proiectului finanțat/propus la finanțare în cadrul programelor aferente Politicii de coeziune a Uniunii Europene" (cod 23), prevăzut de Scrisoarea-cadru privind contextul macroeconomic, în conformitate cu prevederile art. 2 din H.G.93/2016;
  - Formularul nr. 1 - „Fișă de fundamentare. Proiect propus la finanțare/finanțat din fonduri europene” în conformitate cu H.G.93/2016;
  - Lista specifică de proiecte prioritare în parteneriat cu M.D.R.A.P. pentru Obiectivul specific 4.1, din *Documentul Justificativ pentru finanțarea intervențiilor din fonduri ESI*, selectată de Autoritatea Urbană constituită la nivelul municipiului reședință de județ;
  - Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (P.M.U.D.)/Extras din scenariul selectat din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, după caz<sup>4</sup>;
  - Minimum Anunțul de intenție publicat în Suplimentul la JOUE (Art. 7 alin. 2 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007);

<sup>4</sup> Se depune PMUD în situația în care acest document nu a fost depus până la momentul depunerii cererii de finanțare la care se va anexa acest acord de parteneriat, în cadrul celorlalte apeluri pentru O.S. 4.1 și, implicit, nu a fost verificată conformitatea și admisibilitatea acestui document strategic de către ADR. Se depune Extras din scenariul selectat din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă în situația în care acest document a fost depus până la momentul depunerii cererii de finanțare la care se va anexa acest acord de parteneriat în cadrul O.S. 4.1. și a fost declarat conform și admisibil de către ADR;



- Documentele statutare ale Asociației de Dezvoltare Intercomunitară având ca scop serviciul de transport public de călători, dacă partenerul este membru al ADI;
- Programul de transport;
- Dacă este cazul, alte documente necesare pentru definitivarea cererii de finanțare, conform Ghidului solicitantului;

#### Semnături

Lider de parteneriat	Numele, prenumele și funcția reprezentantului legal al organizației/instituției	Semnătura	Data și locul semnării
Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice	PAUL STĂNESCU  VICEPRIMINISTRU		

Partener	Numele, prenumele și funcția reprezentantului legal al organizației/instituției	Semnătura	Data și locul semnării
----------	---	-----------	------------------------

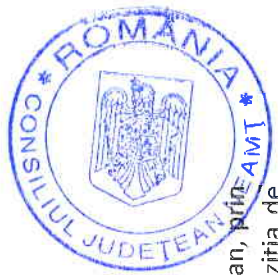
Unitatea  
Administrativ  
Teritorială  
Județul  
Neamț

IONEL ARSENE  
PREȘEDINTE





Adresa la care  
C2



Proiectant: Alex. Popescu  
Data: 12.06.2018

MDRAP urmărește a veni în sprijinul orașelor din România care intenționează să își reînnoiască materialul rulant pentru transport public urban, prin implementarea, cu sprijin din partea JASPERS, a unor proiecte co-finanțate prin Programul Operațional Regional 2014 – 2020, pentru achiziția de material rulant din următoarele clase:

Clasă de vehicule	Capacitate (lungime în m)		
Tramvaie	30 – 32,5 m	23 – 25 m	17 – 19 m
Troleibuze	18 m	12 m	-
Autobuze și midibuze electrice	18 m	12 m	10 m
			8 m

Prezentul chestionar este al doilea dintr-o serie de trei chestionare, care trebuie completat și transmis la adresele de e-mail [arad@jaspers.ro](mailto:arad@jaspers.ro) și [arad@mdrap.ro](mailto:arad@mdrap.ro) până la 23.04.2018 ora 17:00.

Ca urmare a nevoilor prezentate de orașe în Chestionarul 1, clasa de vehicule privind midibuze de 8 – 10 m a fost defalcată în două clase distincte.

Reiterăm ideea că prin participarea în proiectele menționate mai sus, orașele NU mai au obligația de a elabora / finaliza studiul de trafic, studiul de oportunitate și cererea de finanțare – acestea fiind *de facto* înlocuite (din punctul de vedere al contribuției orașelor la pregătirea proiectelor) de cele trei chestionare. Dacă există însă documente în lucru (studiu de trafic, studiu de oportunitate) aferente rutelor care sunt propuse a face obiectul prezentelor proiecte, vă rugăm să le transmiteți odată cu Chestionarul 2, în starea în care se află acestea la momentul transmiterii.

De asemenea, documentația de licitație pentru materialul rulant va fi elaborată de către MDRAP, cu sprijinul JASPERS, în colaborare cu orașele, pentru îndeplinirea tuturor specificațiilor tehnice particulare aferente sistemelor de transport public respective, datele tehnice detaliate urmând a face obiectul Chestionarului 3.

Mai menționăm faptul că cerința din POR 2014-2020 cu privire la fundamentarea investițiilor în cadrul P.M.U.D al UAT/ADI/parteneriat între UAT-uri se menține și în situația participării în aceste proiecte.

Încheiere: Este necesar un timp adecvat pentru completarea chestionarului și pentru efectuarea calculului de costuri aferent. Vă rugăm să vă organizați colectarea de date cât mai devreme (aceasta trebuie să acopere cel puțin o zi lucrătoare neutră), ținând cont de perioada sărbătorilor și a vacanțelor școlare (recomandăm începutul săptămânii 16 – 20 aprilie).

Chestionari 1 și 2 se pot completa și la orașele care NU au venituri către MDRAP din partea UAT-urilor. În acest caz, Chestionarul 1 va fi transmis odată cu Chestionarul 2 (punctul 2.3 din Chestionarul 1 nu va mai fi completat, fiind înlocuit de informația prezentată în Chestionarul 2).

Proiectul de organizare a transportului public în orașul Piatra Neamț este în curs de finalizare și colectarea datelor aferente – în esență o sesiune de întrebări și răspunsuri. Acest webinar va avea loc pe 22 aprilie la ora 17.00, iar link-ul pentru log in va fi transmis în cursul aceleiași dimineți la adresele de e-mail de contact furnizate în chestionarul 1 (veți avea nevoie de acces la un calculator cu căști/boxe+microfon dacă doriți să adresați întrebări).

Arhitectura prezentelor proiecte este centrată pe ideea **înlocuirii materialului rulant la nivel de rută**. Așadar, justificarea materialului rulant de achiziționat prin prezentele proiecte este bazată pe demonstrarea existenței unor operații de transport public care necesită îmbunătățirea materialului rulant. Ca atare, prin prezentul proiect nu se pretează achiziționarea de material rulant care să fie utilizat în mod direct pentru deschiderea de noi rute de transport public (a se vedea însă punctele 3.12 - 3.19 din foaia de lucru "Chestionar 2 - partea 3" din documentul "2018-03-29 C2-Parc.xlsx").

Recomandăm lectura Ghidului JASPERS pentru pregătirea proiectelor de reînnoire a parcului de vehicule de transport public urban (transmis odată cu prezentul chestionar) înainte de completarea Chestionarului 2.

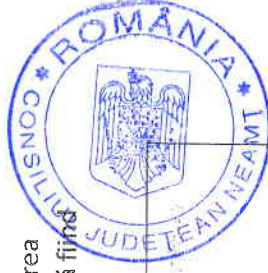
Abrevieri utilizate: Tv = tramvai, Tb = troleibuz, Ab = autobuz (indiferent de propulsie, însă exclusiv troleibuz), AbE = autobuz electric cu baterii, TP = transport public.

1. Numele orașului dvs.: Consiliul Județean Neamț – ADI Urbtrans Piatra NEamț
2. Completați, pentru fiecare rută care va face obiectul prezentului proiect de înnoire a materialului rulant, fișierul Excel "2018-03-29 C2-Ruta.xlsx", salvând câte o copie pentru fiecare rută.
3. Completați datele din fișierul Excel "2018-03-29 C2-Parc.xlsx".
4. Prin centralizarea datelor aferente tuturor rutelor propuse a fi în scopul prezentului proiect, propunem a fi achiziționate următorul număr de vehicule (adunați valorile corespunzătoare din câmpurile 2.7.1 - 2.7.9 din fiecare fișier de rută):

Tramvai din gama 30 - 32,5 m	
Tramvai din gama 23 - 25 m	
Tramvai din gama 17 - 19 m	
Troleibuz articulat de cca. 18 m	
Troleibuz solo de cca. 12 m	
Autobuz electric articulat de cca. 18 m	
Autobuz electric solo de cca. 12 m	
Midibuz electric de cca. 10 m	
Midibuz electric de cca. 8 m	



5. (Pentru orașele care intenționează să achiziționeze autobuze electrice) Dacă ați realizat analize pe această temă, vă rugăm să menționați și să argumentați preferința pentru vreuna dintre tehnologiile de încărcare a AbE reprezentate în diagrama de mai jos (sau preferința pentru utilizarea simultan a unei combinații de tehnologii) (încărcarea poate fi la rândul său conductivă sau inductivă – fără contact, "wireless" – ultima variantă fiind actualmente sensibil mai scumpă).



Pentru sistemul de transport public din zona acoperită de ADI Urbtrans, au fost alese două tehnologii

(A)încarcare lenta peste noapte in depou si (B) incarcare rapida la capetele Gara si Darmanesti. Acest mix

de solutii a fost ales pentru a reduce cat mai mult timpul alocat incarcarii bateriilor autovehiculelor, asigurarii stops

autonomiei necesare pentru activitatea zilnica, cu un cost al investitiei redus (optimizarea numarului de autobuze

necesar a fi achizitionate) – daca se opta doar pentru incarcarea peste noapte era nevoie de cel putin 60 de Only end stop

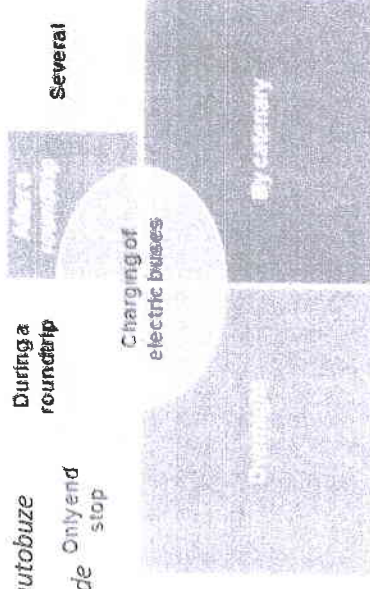
autobuze/zi daca e sa ne raportam la autonomia oferita de producatori in present.

Încărcarea se va realiza cu prize.

Each stop

During a roundtrip

Several



6. Pentru orașele cu transport electric (Tv sau/și Tb). Utilizând instrucțiunile din Fișierul "2018-03-29 C2-Ruta.xlsx", foaia de lucru "2.1.3 Instrucțiuni kmz", partea a doua (instrucțiuni pentru introducerea datelor despre substațiile de tracțiune), construiți un fișier "Substații-depouri.kmz" care să conțină informații despre toate substațiile de tracțiune din rețea, introducând parametrii acestora în descrierea fiecăreia.

7. Pentru orașe care au sisteme de troleibuz operaționale și intenționează să achiziționeze și autobuze electrice cu baterii: discutați posibilitatea asigurării capacității suplimentare prin rețeaua de alimentare a troleibuzelor pentru alimentarea (cu pantograf) a autobuzelor electrice în timp ce sunt în serviciu productiv. Pentru orașele cu sisteme de tramvai operaționale: discutați posibilitatea utilizării încărcării la capăt de linie de la catenara de tramvai.

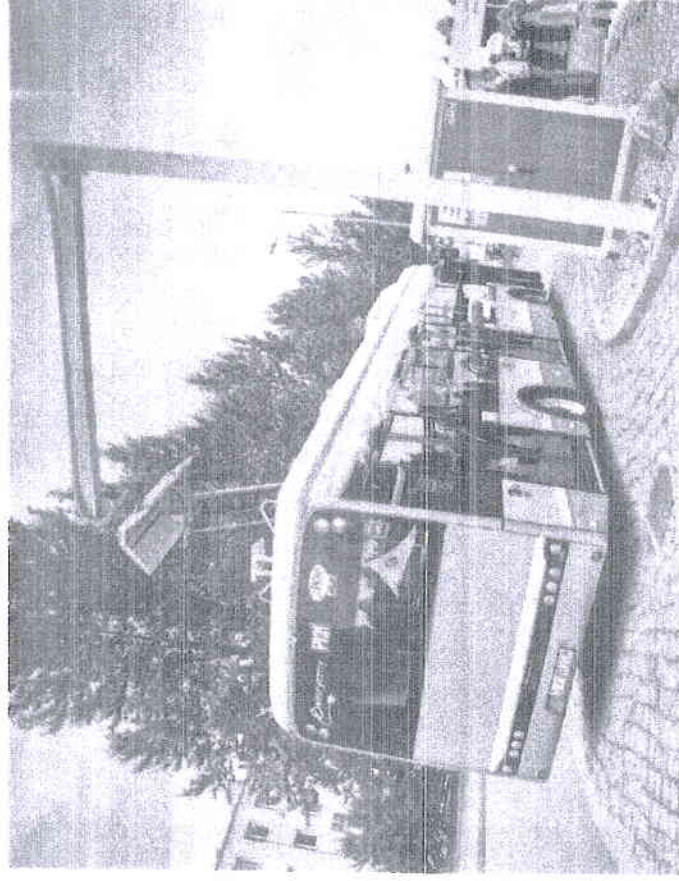
Având în vedere calitatea proasta a rețelei de alimentare cu energie electrica a troleibuzelor, nu luam in considerare alimentarea cu pantograf a autobuzelor electrice.



8. Pentru orașe care au sisteme de troleibuz și intenționează să achiziționeze și autobuze electrice cu baterii: argumentați alegerea unuia sau altuia dintre moduri pe rutele care fac obiectul prezentului proiect.

Conform Studiului de Oportunitate, costul de investiție și de întreținere pentru rețeaua de troleibuz este mult mai mare, iar flexibilitatea în exploatarea mijloacelor de transport, redusă fiind recomandată înlocuirea troleibuzelor cu autobuze electrice.

9. În sensul celor discutate în prezentul chestionar se pot lua în calcul următoarele intervale de referință prezentate cu titlu general și aproximativ, valabile la ora actuală (primăvara 2018): un AbE consumă între 1 kWh/km (~10 m) și 1,5 kWh/km (18 m), motorul având tipic o putere de 120 kW – 240 kW. Bateriile instalate au o capacitatea intervalul 50 kWh – 300 kWh (în funcție de autonomia dorită, funcție de caracteristicile rutei și a strategiei de încărcare), putându-se lua în calcul un echivalent aproximativ de 1 kWh = 10-15 kg de baterie. Pentru stațiile de încărcare lentă (la depou, noaptea) puterea tipică este de 20 – 80 kW iar pentru cele de încărcare rapidă (la capăt de linie sau în stații de regularizare) fiind tipică o putere instalată în intervalul de 200 – 500 kW (imaginea alăturată arată o astfel de stație).



Alegerea de autobuz pentru echiparea cu AbE ar trebui să țină cont de următoarele:

- Cel puțin unul dintre capete să fie într-o locație în care să se poată instala o stație (în practică două, dacă intervalul de succedare este aproximativ similar cu durata încărcării rapide, respectiv 5-10 minute) de încărcare rapidă (din punctul de vedere al proprietății și al asigurării electricității necesare) – această situație corespunzând strategiei cu încărcare "after each roundtrip + overnight". Alternativ, strategia de încărcare exclusiv "overnight" comportă o masă și un cost al bateriilor mai ridicat, un cost cu energia mai ridicat și o uzură mai accentuată a vehiculelor – toate relative la strategia "after each roundtrip + overnight".
- Dacă sunt incluse mai multe rute în scopul proiectului, este mai simplu dacă acestea sunt un pachet de rute cu un capăt comun (ideal în vecinătatea unei autobaze).

- Este preferabilă alegerea rutelor cu declivități reduse în defavoarea rutelor cu o declivitate pronunțată (totuși declivitatea nu este o problemă semnificativă pentru operarea cu AbE).
- Este preferabilă alegerea unor rute cu frecvență de operare superioară (sau cel puțin o frecvență superioară combinată pentru pachete de rute cu terminus comun).

Vă rugăm să justificați alegerea rutelor propuse pentru echiparea cu autobuze/midibuze electrice.

Sunt traseele cele mai lungi, care, deși în prezent sunt operate cu autobuze de capacitate medie, în mod frecvent este atinsă și chiar depășită capacitatea acestora. Considerăm necesară creșterea frecvenței de circulație dar păstrarea unui cost redus pentru a nu ajunge la dezechilibre financiare (compensatii ridicate din partea delegatarului). Totodată, prin înlocuirea autobuzelor diesel cu unele electrice, pentru aceste rute lungi și cu ridicata (comparat cu restul rutelor operate) se urmărește și reducerea considerabilă a emisiilor de CO<sub>2</sub>, precum și reducerea zgomotului provenit din traficul rutier.

Traseele alese nu au declivități foarte mari, iar unul din capete poate suporta infrastructura de încărcare rapidă a acumulatorilor autobuzelor.



#### 10. Considerente preliminare privind echiparea vehiculelor cu Sisteme de Transport Inteligente (tema urmează a fi tratată în detaliu în Chestionarul 3).

Toate vehiculele achiziționate prin prezentul proiect urmează a fi echipate cu sisteme de localizare GPS, în condițiile precizate la punctul 2.5.1 din documentul "2018-03-29 C2-Ruta.xlsx". În plus față de aceasta, vă rugăm să indicați dacă ați dori ca vehiculele să fie echipate cu alte echipamente aferente sistemelor menționate în secțiunea 2.4 din Ghidul JASPERS pentru reînnoirea materialului rulant. Vă rugăm să argumentați. Vă rugăm să menționați dacă actualmente sunt în funcțiune STI precum cele menționate în secțiunea 2.4 din Ghid ca parte din operațiunile actuale de TP din orașul dvs.

Pentru PRMR, dorim ca materialul rulant să contină cel puțin componentele de mai sus la care dorim să se adauge: sistem e-ticketing, sistem de supraveghere video în scopul creșterii gradului de siguranță, sistem de numărători de pasageri pentru analizarea și stabilirea capacităților optime, router wi-fi care să furnizeze internet pentru pasageri.



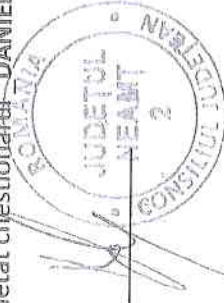
11. Verificați că în pachetul transmis (vă rugăm să includeți toate documentele într-o singură arhivă) sunt incluse:
- Prezentul chestionar, atât în format semnat-ștampilat-scanat pdf (doar pagina cu semnătura), cât și în format editabil .docx (integral);
  - Pentru fiecare rută propusă a fi în scopul prezentului proiect:
    - Fișierul Excel "2018-03-29 C2-Ruta.xlsx" completat integral (în format editabil .xlsx, nu .pdf);
    - Fișierul \*.kmz corespunzător (a se vedea punctul 2.1.3 în fișierul de rută și foaia de lucru "2.1.3 Instrucțiuni kmz").
    - Setul de poze corespunzând fotodocumentării operațiilor și gradului de încărcare la ora de vârf de dimineață (a se vedea punctul 2.2.2 în fișierul de rută și foaia de lucru "2.2.2 Fotodocumentare").
    - Setul de poze aferent punctelor 2.3.1 - 2.3.8.
  - Fișierul Excel "2018-03-29 C2-Parc.xlsx" completat integral (în format editabil .xlsx, nu .pdf);
  - Fișierul "Substatii-depouri.kmz" (pentru orașele cu Tv sau/și Tb) produs conform punctului 6 de mai sus (pentru orașul fără transport electric acesta trebuie să conțină doar locația autobazelor).
  - (Dacă există) Studiile de trafic sau de oportunitate, finalizate sau în lucru, elaborate în vederea pregătirii prezentelor proiecte.
  - (Dacă nu ați transmis inițial) Chestionarul 1 (exceptând punctul 2.3), în format semnat-ștampilat-scanat pdf.

12. Declar pe proprie răspundere că, după cunoștințele mele, datele furnizate în chestionar și materialele anexate sunt conforme cu realitatea și, de asemenea, că nu am cunoștință de faptul ca activitățile privind colectarea de date să fi fost influențate artificial în vreun fel.

Data completării \_13.06.2018\_

Numele persoanei care a completat chestionarul DANIELA PĂRĂU

Semnătura și ștampila \_\_\_\_\_





ANEXA C2

Subject: RE: C2 refăcut

From: m.grecu@eib.org

To: ililistrate@yahoo.com; danaparau@yahoo.com

Date: Wednesday, June 13, 2018 02:32:14 PM

Bună ziua,

În urma analizei documentelor transmise, o verificare atentă a calculelor de capacitate și a analizei de nevoi pentru fiecare rută conduce la următoarele valori necesare pentru fiecare rută (și ținând cont de discuția telefonică privind asigurarea unui transport public adecvat unui municipiu precum Piatra Neamț, cu autobuze de 10 m):

Oraș	Rută	Tv30	Tv25	Tv18	Tb18	Tb12	AbE18	AbE12	AbE10	AbE8
Piatra Neamț	18								1	
Piatra Neamț	17								3	
Piatra Neamț	16								2	
Piatra Neamț	15								2	
Piatra Neamț	2A								2	
Piatra Neamț	2B								2	
Piatra Neamț	11A								3	
Piatra Neamț	11B								2	
Piatra Neamț	5								4	

(total : 21 AbE de 10 m)

Vă rugăm să ne comunicați dacă sunteți de acord cu aceste calcule.

Cu bine,



C3  
Avenă 19  
acord



Proiecta de reînnoire a parcului de material rulant pentru transportul public urban  
Chestionar 3 – Întrebări legate de specificațiile tehnice



MDRAP urmărește a veni în sprijinul orașelor din România care intenționează să își reînnoiască materialul rulant pentru transport public urban, prin implementarea, cu sprijin din partea JASPERS, a unor proiecte co-finanțate prin Programul Operațional Regional 2014 – 2020, pentru achiziția de material rulant (tramvaie, troleibuze, autobuze electrice).

Cadrul pentru implementarea prezentului proiect a fost reglementat de către guvernul României prin OUG 47 din 8.06.2018.

La ora actuală este în curs de pregătire documentația de licitație pentru achiziția noilor vehicule, specificațiile tehnice fiind pregătite de o echipă de consultanță din mediul universitar. Rolul prezentului chestionar este de a furniza date de intrare pentru aceste specificații tehnice.

Prezentul chestionar este al treilea dintr-o serie de trei chestionare, și care trebuie completat și transmis, în format editabil MS Word, și în format scanat semnat și ștampilat, la adresele de e-mail [sava.diana@ondra.ro](mailto:sava.diana@ondra.ro) și [andrea@ondra.ro](mailto:andrea@ondra.ro) până luni 23.06.2018 ora 17:00. Dacă este cazul, anexele solicitate prin întrebările 24 – 27, pot fi transmise în formă *draft*, fiind disponibil ulterior un interval limitat de timp pentru rafinarea acestora.

Acest chestionar este destinat a fi completat doar de către orașele care au participat deja etapele aferente Chestionarului 1 și 2, și pentru care analiza necesarului de nevoi pentru fiecare rută a fost finalizată cu sprijinul JASPERS (Alba Iulia, Botoșani, Brăila, Brașov, Buzău, Constanța, Craiova, Drobeta Turnu Severin, Focșani, Galați, Iași, Lugoj, Pitești, Ploiești, Reșița, Sibiu, Sighetu Marmăției, Slatina, Slobozia, Târgu Jiu, Târgu Mureș, Timișoara, Tulcea).

Răspunsul la unele întrebări trebuie completat doar dacă prin prezentul proiect orașul dvs. va achiziționa o anumită clasă de vehicule. Aceste cazuri sunt specificate cu caractere albine în paranteze pătrate imediat după numărul întrebării: **[Tv]** = tramvai, **[Tb]** = troleibuz, **[AbE]** = autobuz electric.

Precizări privind strategia de încărcare pentru AbE

a). În principiu, principala constrângere legată de stațiile de încărcare este asigurarea puterii prin rețeaua de distribuție de electricitate (0,4 kV sau 10 kV, sau eventual prin rețeaua de 750 V de alimentare Tv/Tb) pentru a satisface următoarele nevoi de putere:

- 20-40 kW per AbE (în funcție de dimensiunile AbE, de lungimea rutelor etc.) garat și încărcat încet peste noapte (astfel, spre exemplu, o flotă de 20 AbE va avea nevoie pentru încărcarea peste noapte de o putere instalată de 400 – 800 kW).

- La capete de linie (unul dintre capete pentru fiecare rută), pentru încărcare rapidă, ar trebui să fie disponibili orientativ 200-300 kW dacă intervalul între curse la ora de vârf este de 6 minute sau mai rar, respectiv de 400-600 kW dacă este între 3 minute și 6 minute etc. (dacă sunt mai multe rute se ia în calcul frecvența cumulată la ora de vârf).
- b). JASPERS este disponibil pentru a sprijini orașele în vederea stabilirii unei strategii optime de realizare a stațiilor de încărcare, în funcție de constrângerile și oportunitățile existente în fiecare caz particular (fiecare rută din fiecare oraș), precum și numărul de locuri de staționare / încărcare autobuze.
- c). Orașele vor fi responsabile pentru proiectarea și execuția instalațiilor care aduc energie electrică de la furnizorul de energie, inclusiv a transformatoarelor necesare, precum și a amenajării / îmbunătățirii (dacă este cazul) a locurilor de oprire / staționare / garare a autobuzelor electrice.
- d). "Stațiile" efective de încărcare, constând în:
  - cablu și priză pentru locațiile din depou;
  - porțiunile supraterrane (pantograf, infrastructură de suport) pentru stațiile de încărcare rapidă la capete de rută; vor fi incluse în licitația aferentă achiziției de AbE, și deci finanțate, incluse și livrate prin prezentul proiect.
- e). Stațiile vor fi livrate orașelor ulterior îndeplinirii condițiilor de la punctul c, apoi acestea vor fi instalate și testate de către furnizor, autobuzele electrice urmând a fi livrate doar ulterior funcționării în bună ordine a stațiilor de încărcare (precum și ulterior îndeplinirii altor condiții complementare critice pentru operarea în bună ordine a noilor vehicule, conform celor discutate în Chestionarul 2).

În sinteză:



	Orașele răspund de realizarea:	Furnizorul AbE va oferi (prin prezentul proiect):
Stații de încărcare lentă	Racordului de curent la puterea (20...40)*n kW (inclusiv transformatoare dacă sunt necesare) și amenajarea a n locuri de parcare.	Prizele de alimentare și cablurile de la prize la AbE
Stații de încărcare rapidă	Racordului de curent subteran la puterea ≥ 200...300 kW cf. discuției de mai sus (inclusiv transformatoare dacă sunt necesare) și asigurarea / amenajarea locului / locurilor de oprire. Infrastructurii de fixare la sol pentru stâlpul de sprijin.	Stâlpul de sprijin și pantograful de contact



La acest moment recomandăm orașelor să investigheze disponibilitatea în rețeaua de distribuție a energiei electrice a puterilor necesare în locațiile necesare, și să înceapă discuții cu societatea de distribuție a energiei electrice în vederea proiectării soluțiilor necesare (recomandăm studierea, spre exemplu, a documentației aferente procedurii din SEAP cu AP 180716/14.11.2017 privind instalarea stațiilor de încărcare din Cluj-Napoca)

\*

1. Numele orașului dvs.: UAT Județul Neamț – Municipiul Piatra Neamț
2. Datele persoanei care ar urma să fie contactată de către MDRAP/JASPERS dacă există întrebări privind informațiile furnizate în prezentul chestionar:

Nume: Daniela PĂRĂU Poziție / instituție: Șef Serviciu Proiecte Europene /CONSILIUL JUDEȚEAN NEAMȚ

Email: danaparau@yahoo.com Telefon mobil: 0757044271

#### I. Despre infrastructură

3. [Tb] Ținând cont de faptul că în mod normal pentru funcționarea optimă a troleibuzelor tensiunea în rețeaua de contact trebuie să fie în limitele de 525 ... 900 Vcc, iar pentru durate scurte de timp se pot înregistra vârfuri de tensiune de 1150 Vcc, precizați limitele minime și maxime asigurate în cazul rețelei electrice aferente din orașul dvs.: Minim: 600 Vcc; Maxim: 650-700 Vcc.
4. [Tv] Ținând cont de faptul că în mod normal pentru funcționarea optimă a tramvaielor tensiunea în rețeaua de contact trebuie să fie în limitele de 525 ... 900 Vcc, iar pentru durate scurte de timp se pot înregistra vârfuri de tensiune de 1150 Vcc, precizați limitele minime și maxime asigurate în cazul rețelei electrice aferente din orașul dvs.: Minim: Vcc; Maxim: Vcc.
5. [Tv] Raza de virare minimă pe infrastructura de tramvai (în traseu): m
6. [Tv] Raza de virare minimă pe infrastructura de tramvai (în depou) : m

#### II. Despre operațiuni

7. (Dacă este disponibilă, spre exemplu din modelul de transport) Viteza medie (aproximativă) a traficului general în orașul dvs.: 34,8 km/h

8. **[AbE]** (Dacă este disponibilă) Viteza medie (aproximativă) a autobuzelor în orașul dvs.: 26,2
9. **[Tb]** (Dacă este disponibilă) Viteza medie (aproximativă) a troleibuzelor în orașul dvs.: 19,4
10. **[Tv]** (Dacă este disponibilă) Viteza medie (aproximativă) a tramvaielor în orașul dvs.: \_\_\_\_\_
11. **[AbE]** Există, în cadrul operatorului de transport, personal calificat pentru manipularea/repararea materialului rulant care funcționează cu tensiuni înalte? (De exemplu persoane care se ocupă sau s-au ocupat de întreținerea/manipularea/repararea motoarelor electrice de tracțiune ale troleibuzelor). Detaliați.

În cadrul operatorului de transport (SC Troleibuzul SA) există personal calificat pentru întreținere (mecanică, electronică, electrică de medie și joasă tensiune) a materialului rulant. În ceea ce privește motoarele electrice de înaltă tensiune, la nivelul operatorului există un contract de service cu SC ELECTRO SERVICE SRL –Bacău.

### III. Date specifice rutelor din proiect

12. **[AbE]** Următorul tabel va fi completat de orașele care prin prezentul proiect au inclus echiparea unor rute ce vor fi operate cu AbE (toate orașele exceptând Botoșani, Brașov, Craiova, Galați, Reșița, Târgu Jiu). Utilizați câte un rând pentru fiecare rută din proiect și adăugați rânduri dacă este necesar.

Indicativ rută	Numărul maxim de km parcurși pe zi de un vehicul de transport în comun, pentru ruta respectivă	Decalitatea maximă în rampă (%) pe ruta respectivă, dacă aceasta este $\geq 5\%$	Lungimea (m) și decalitatea medie (%) a porțiunii / porțiunilor cu decalitate în rampă, dacă au o decalitate medie $\geq 5\%$
A11A	128	25%	2200
A11B	155	25%	2000
A16	36	5%	300
A17	134	5%	500
A18	109	15%	1000
A2A	121	5%	200
A2B	80	5%	200
T5	126	5%	200
A15	28	5%	300

13. **[Tv]** Următorul tabel va fi completat doar de orașele care prin prezentul proiect au inclus echiparea unor rute ce vor fi operate cu Tv (Botoșani, Brăila, Craiova, Galați, Iași, Ploiești, Reșița). Utilizați câte un rând pentru fiecare rută din proiect și adăugați rânduri dacă este necesar.

Indicativ rută	Lungimea minimă a peroarelor din refugiiile / stațiile pentru tramvai (m)	Lungimea maximă a peroarelor din refugiiile / stațiile pentru tramvai (m)	Înălțimea maximă a peroarelor (raportat la NSS – nivelul superior al șinelor) din refugiiile / stațiile pentru tramvai (mm)

14. **[Tv]** Comentați dacă parametrii indicați în tabelul de la punctul 13 urmează a se modifica prin proiectele de modernizare a infrastructurii de tramvai care vor fi implementate în viitorul apropiat.

15. Introduceți adresa de livrare a vehiculelor (depou, garaj). Dacă există mai multe locații, indicați pentru fiecare dintre ele rutele aferente vehiculelor care vor fi livrate la fiecare locație.

Garaj - SC Troleibuzul SA, str. Strămuțați, nr. 21 Bis, comuna Dumbrava Roșie

16. Completați tabelul de mai jos (introduceți rânduri suplimentare dacă este cazul) indicând:

- În prima coloană rute (câte una în fiecare rând, sau grupuri de rute separate cu virgulă, sau "Toate").
- În următoarele coloane indicând estimări "optimiste", "realiste" și "pesimiste" în format LL/AAAA (de exemplu 09/2019); în mod normal orizonturile indicate ar trebui să fie separate de câte 3-4 luni (între optimist – realist, respectiv realist – pesimist).
- Includeți (obligatoriu) o discuție care să prezinte comentarii / argumente în sprijinul orizonturilor introduse.

Pentru vehiculele de pe ruta (rutele)...	Estimăm că ar urma să îndeplinim obligațiile privind asigurarea infrastructurii necesare pentru funcționarea în bună ordine a noilor vehicule (privind facilitățile din depouri/garaje, aducțiuni electrice pentru stații de încărcare, cale de rulare modernizată pentru tramvaie etc.)			Comentarii / argumentație:
	Nu mai devreme de (LL/AAAA):	Cel mai probabil până la (LL/AAAA):	În scenariu pesimist până la (LL/AAAA):	
Toate rutele	12/2019	05/2020	09/2020	Pentru infrastructura de alimentare a autobuzelor electrice aducțiunile de la rețeaua de distribuție care să suporte necesarul de consum există în toate cele 3 locații unde vor fi instalate stațiile de încărcare electrică, deci instalarea lor nu ar dura foarte mult. Clădirea depoului împreună cu instalațiile de încărcare din depou au ca orizont pesimist luna septembrie 2020 din cauză că încă nu este realizat SF-ul, modernizarea și extinderea acestuia dorindu-se a fi finanțată din POR 4.1., deci orizontul de timp în care întreaga infrastructură este al doilea semestru al anului 2020.





IV. Posibila utilizare pe termen lung a vehiculelor achiziționate prin prezentul traseu pe alte rute din orașul dvs.

Întrebările 17-23 vizează adecvarea vehiculelor achiziționate prin prezentul proiect pentru utilizarea, pe termen lung (după primii cinci ani, când vehiculele vor fi utilizate în principal pe rutele din proiect), și pe alte rute decât cele specificate prin proiect.

17. **[AbE]** Lungimea medie (km) (eventual aproximativă) a curselor dus-întors aferente tuturor rutelor de autobuz din orașul dvs.: 17 km

18. **[AbE]** Lungimea (km, cursă dus-întors) a celor mai lungi trei rute de autobuz din orașul (sau ADI/ZM) dvs.:

- 22.5 km pentru ruta Sărata – Ocol (în mun. Piatra Neamț);
- 18.6 km pentru ruta Sărata – Speranța (în mun. Piatra Neamț);
- 18 km pentru ruta Sărata – IVV (în mun. Piatra Neamț);
- .....
- 42 km pentru ruta Gară – Slobozia (ADI URBTRANS);
- 38.5 km pentru ruta Dărmănești – Chintinici (ADI URBTRANS);
- 37.6 km pentru ruta Gară – Chintinici (ADI URBTRANS);



19. **[AbE]** Numărul mediu de (km) parcurs pe zi de către un vehicul, considerând toate rutele din orașul (sau ADI/ZM) dvs.:

Autobuze (oras)	< 12 m	215
	12 m	-
	18 m	-
Autobuze (ADI URBTRANS)	< 12 m	275
	12 m	-
	18 m	-

20. **[AbE]** Numărul maxim de (km) parcurs pe zi de către un vehicul, considerând toate rutele din orașul (sau ADI/ZM) dvs.:

Autobuze (oras)	< 12 m	334
	12 m	-
	18 m	-

Autobuze (ADI URBTRANS)	< 12 m	494
	12 m	-
	18 m	-

21. **[AbE și Tb]** Indicați declivitatea maximă în rampă (%) pe întreaga rețea de transport în comun operată cu vehicule pe pneuri dacă aceasta este  $\geq 5\%$  și comentați / discutați.

TRASEU	Dus	Intors	Rampa maxima	Rampa medie
	Gara	Cuejdiu	23,0%	2,15%
	Gara	Almas	9,1%	1,42%
	Scoli Normale	Bisericani	36,0%	1,88%
	Scoli Normale	Bistrita	13,0%	0,72%



22. **[Ab e și Tb]** Indicați lungimile (m) și declivitățile medii (%) ale porțiunilor cu declivitate în rampă (pe întreaga rețea de transport public deservită cu vehicule pe pneuri), dacă acestea (porțiunile) au o declivitate medie  $\geq 5\%$ . Comentați / discutați.

Pe traseul Școli Normale-Bisericani există un segment de traseu, în lungime de 5.500 de metri a cărui declivitate este de 5.45%.

Pe traseele Gara-Izvoare, Sărata-Izvoare, Speranța-Dărmănești, există un tronson de 300 de metri a cărui declivitate este de 7.3%. Pe toate celelalte trasee, declivitățile medii nu depășesc 5%.

23. *(opțional)* Alte comentarii legate de flexibilitatea utilizării în viitor a noilor vehicule pe alte rute decât cele pentru care vor fi fost achiziționate:

**ORAS** – folosirea autobuzelor după 5 ani și pe traseele

- CARREFOUR – GARA – P-ȚA STEFAN CEL MARE – BLOC 40 DARMĂNEȘTI;
- CARREFOUR – GARA – BL. TURN P-ȚA CENTRALĂ – VĂLENI;
- SARATA – PETRODAVA – GARĂ – P-ȚA CENTRALĂ – CIRITEI;
- CALEA ROMANULUI – HOTEL CEHLĂUL – P-ȚA MĂRĂȚEI – DEDEMAN;
- CIMITIR BORZOGHEANU – BL. TURN – P-ȚA MĂRĂȚEI - DEDEMAN

**ADI – URBTRANS** – folosirea autobuzelor după 5 ani și pe traseele:

- CUEJDI – GARA;
- GARĂ – MĂNĂȘTIREA ALMAȘ;
- GARĂ – CHINTINICI(ROZNOV);
- DISP. DĂRMĂNEȘTI – CHINTINICI;
- GARĂ – SLOBOZIA;

- GARĂ – BRĂȘĂUȚI
- ȘCOLILE NORMALE – BISERICANI;
- ȘCOLILE NORMALE – MĂNĂSTIREA BISTRITA;
- P-ȚA CENTRALĂ – AGÂRCIA;
- GARĂ – IZVOARE.

#### V. Despre echiparea vehiculelor achiziționate prin prezentul proiect

Anumite specificații de detaliu (de exemplu schema de culoare interioară și exterioară) vor fi stabilite de către orașe și furnizor ulterior semnării contractului.

24. (*optional*) Scaunele tuturor vehiculelor urmează a fi tapitate. Indicați dacă în mod excepțional doriți echiparea cu scaune cu suprafață dură (polimer) (și dacă da, specificați rutele aferente).

25. (*optional*) Toate vehiculele urmează a fi echipate cu următoarele facilități:

- Echipament Wi-Fi
- Sistem de supraveghere video interior
- Sistem de supraveghere video exterior
- Sistem de informare călători în vehicule
- Sistem de informare al călătorilor aflat în exteriorul vehiculelor
- Sistem de controlizare automată a pasagerilor
- Sistem de informare sonoră a pasagerilor la interior
- Sistem de informare sonoră a pasagerilor la exterior

Indicați dacă în mod excepțional NU doriți echiparea vehiculelor cu unele dintre acestea (și dacă da, care dintre facilități și pentru care dintre rute).

26. Dacă în orașul dvs. există un sistem de e-ticketing implementat sau în curs de implementare, vă rugăm să atașați (ca un fișier în format editabil MS Word denumit Anexa 1) specificațiile tehnice aferente componentelor necesare a fi echipate la bordul vehiculelor de achiziționat prin prezentul proiect, exact așa cum trebuie să fie ele incluse în caietul de sarcini pentru achiziția lor.





În prezent nu există un sistem de e-ticketing la nivelul municipiului Piatra Neamț însă urmează a fi implementat odată cu proiectul "Reabilitare și modernizare transport ecologic", prin POR 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 4.1a, care există în fișa de proiect inclusă în PMUD pe care o anexăm.

27. Dacă în orașul dvs. există un sistem de prioritate pentru transportul public implementat sau în curs de implementare, vă rugăm să atașați (ca un fișier în format editabil MS Word denumit Anexa 2) specificațiile tehnice aferente componentelor necesare a fi echipate la bordul vehiculelor de achiziționat prin prezentul proiect, exact așa cum trebuie să fie ele incluse în caietul de sarcini pentru achiziția de material rulant.

În prezent există o prioritate pentru transportul public în sensul că urmează a fi implementate o serie de proiecte prin POR 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 4.1 la care există fișe de proiect incluse în PMUD pe care le anexăm.

28. Dacă în orașul dvs. există un sistem de monitorizare GPS / tracking implementat sau în curs de implementare, vă rugăm să atașați (ca un fișier în format editabil MS Word denumit Anexa 3) specificațiile tehnice aferente componentelor necesare a fi echipate la bordul vehiculelor de achiziționat prin prezentul proiect, exact așa cum trebuie să fie ele incluse în caietul de sarcini pentru achiziția de material rulant.

În prezent nu există un sistem de monitorizare GPS însă urmează a fi implementat prin POR 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 4.1, odată cu proiectul "Implementare sistem management inteligent al traficului" conform fișei de proiect anexate extras din PMUD.

29. Dacă în orașul dvs. există un sistem de management al flotei implementat sau în curs de implementare, vă rugăm să atașați (ca un fișier în format editabil MS Word denumit Anexa 4) specificațiile tehnice aferente componentelor necesare a fi echipate la bordul vehiculelor de achiziționat prin prezentul proiect, exact așa cum trebuie să fie ele incluse în caietul de sarcini pentru achiziția de material rulant.

În prezent nu există un sistem de management al flotei însă urmează a fi implementat prin POR 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 4.1 odată cu proiectul "Implementare sistem management inteligent al traficului" conform fișei de proiect anexate extras din PMUD.

30. (opțional) Alte comentarii, privind oricare întrebări din prezentul chestionar:

Documentele specificate la punctele 26, 27, 28 și 29 se află într-un singur fișier anexat. Menționăm că, până în prezent nu avem studii de fezabilitate pentru fișele de proiect din anexă.

Data completării 25.06.2018.

Numele, poziția, instituția persoanei care a completat chestionarul DANIELA PĂRĂU - Șef Serviciu Proiecte Europene – Consiliul Județean Neamț

Semnătura și ștampila

