

R O M Â N I A
JUDEȚUL BACĂU
ORAȘ SLĂNIC MOLDOVA
CONSILIUL LOCAL

ANEXA nr. 1 la HCL nr. _____ din 13.05.2022

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

pentru

**„ACHIZIȚIA DE VEHICULE ELECTRICE PENTRU SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ȘI
A STAȚIILOR DE ÎNCĂRCARE NECESARE PENTRU FUNCȚIONAREA ACESTORA ÎN SLANIC
MOLDOVA, JUDEȚUL BACAU”**

	<i>Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local</i>	Titlu apel proiect <i>I.1.1 Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoulante)</i>
1.	Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)	
2.	Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică	
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	
6.	Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții	
7.	Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor	
8.	Descrierea procesului de implementare	
9.	Alte informații	

NUME SI PRENUME: Baci Gheorghe

DATA 11/05/2022

SEMNĂTURA

1. DESCRIEREA PE SCURT A SITUAȚIEI ACTUALE

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

„ACHIZIȚIA DE VEHICULE ELECTRICE PENTRU SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ȘI A STAȚIILOR DE ÎNCĂRCARE NECESARE PENTRU FUNCȚIONAREA ACESTORA ÎN SLĂNIC MOLDOVA, JUDEȚUL BACĂU”

Proiectul se va depune în parteneriat cu UAT Târgu-Ocna, județul Bacău, liderul de parteneriat fiind UAT Slănic Moldova.

1.2. Date referitoare la Transportul public local – extras din Planul de mobilitate urbană aprobat prin HCL nr. 152/26.11.2021

Transportul este un sector important al Uniunii Europene (UE) și joacă un rol vital în mobilitatea societății de astăzi. Transportul și mobilitatea sunt, de asemenea, esențiale pentru dezvoltare durabilă. Transport durabil poate spori creșterea economică și îmbunătățirea accesibilității, respectând în același timp mediul înconjurător și crescând reziliența orașelor, legăturile urban-rural și productivitatea zonelor rurale.

Comisia a adoptat Pactul Verde European, acord care stabilește un cadru strategic pentru o economie neutră din punct de vedere climatic până în 2050. În acest scop, este necesară reducerea cu 90% a emisiilor din transport până în 2050. Acțiunile prioritare pentru o trecere la o mobilitate durabilă și inteligentă includ stimularea transportului multimodal, implementarea mobilității automate și conectate, abordarea adecvată a costurilor externe activităților de transport prin stabilirea prețurilor, intensificarea, producerea și implementarea unei alternative durabile pentru transport și reducerea poluării din transport mai ales în orașe.

Modurile de transport public funcționale în Orașul Slănic Moldova sunt transportul auto interurban respectiv transport tip taxi. În prezent în orașul Slănic Moldova nu există un serviciu de transport public local. Infrastructura locală de transport public este reprezentată de stațiile de transport public utilizate de cursele interurbane. Același situație este regăsită și în cadrul orașului Târgu-Ocna, unde avem doar transport public interurban respectiv taxi. Cursele pe trasee județene au drept loc de plecare/sosire autogara care funcționează în Slănic Moldova respectiv autogara din Târgu-Ocna. Autogara este utilizată de companiile private de transport care operează servicii regulate de legătură pe rețeaua rutieră cu alte orașe sau cu comunele din zonă. În tabelul următor sunt specificați operatorii de transport și traseele pe care execută aceștia curse regulate:

Nr. crt.	Denumire operator transport interurban	Traseu	Punct îmbarcare/debarcare
1.	Culiardo SRL	Slănic Moldova- Bacău	Autogara Slănic Moldova
2.	Grup Atyc SRL	Slănic Moldova- Tg. Ocna	Autogara Slănic Moldova
		Tg.Ocna - Brătești	Autogara Tg.Ocna
		Tg.Ocna-Onești	Autogara Tg.Ocna
3.	Sami Trans SRL	003 Slănic Moldova- Iași	Autogara Slănic Moldova
4.	Auto XXL SRL	Tg. Ocna-Nicorești	Autogara Tg.Ocna
5.	Marcovar Bîrsănești SRL	TG. Ocna – Dofteana	Autogara Tg.Ocna
6.	I.I. Dima Viorel	Tg.Ocna-Vîlcelele	Autogara Tg.Ocna
		Tg.Ocna-Viișoara	Autogara Tg.Ocna

Conform datelor statistice Eurostat, la nivelul anului 2019 majoritatea autobuzelor, microbuzelor și troleibuzelor din România au o vechime de peste 10 ani (48,36%), respectiv peste 25% sunt mai vechi de 25 de ani, ceea ce sugerează necesitatea îmbunătățirii condițiilor de transport pentru populație.

Numar de microbuze, autobuze și troleibuze, după vechime						
2019	Total	Sub 2 ani	2-5 ani	5-10 ani	10-20 ani	Peste 20 ani
Romania¹	53,771	3,591	4,854	5,588	26,005	13,733
	100.00%	6.68%	9.03%	10.39%	48.36%	25.54%

Conform datelor INSSE², în anul 2021, la nivelul județului Bacău, existau doar 75 de autobuze și microbuze pentru transport public local de pasageri, distribuite astfel:

- Mun. Bacău – 60 buc.
- Municipiul Moinești – 4 buc.
- Municipiul Onești – 6 buc.
- Oraș Comănești – 5 buc.

Din punct de vedere al numărului anual de călători, tot conform datelor furnizate de transportatorii pe rutele interurbane, evoluția se prezintă astfel:

Denumire societate	Număr anual de călători		
	2017	2018	2019
Culiardo SRL	7.280	8.736	6.914
Grup Atyc SRL	109.200	101.920	116.480
Sami Trans SRL	3.264	4.360	4.500
Total	119.744	115.016	127.894

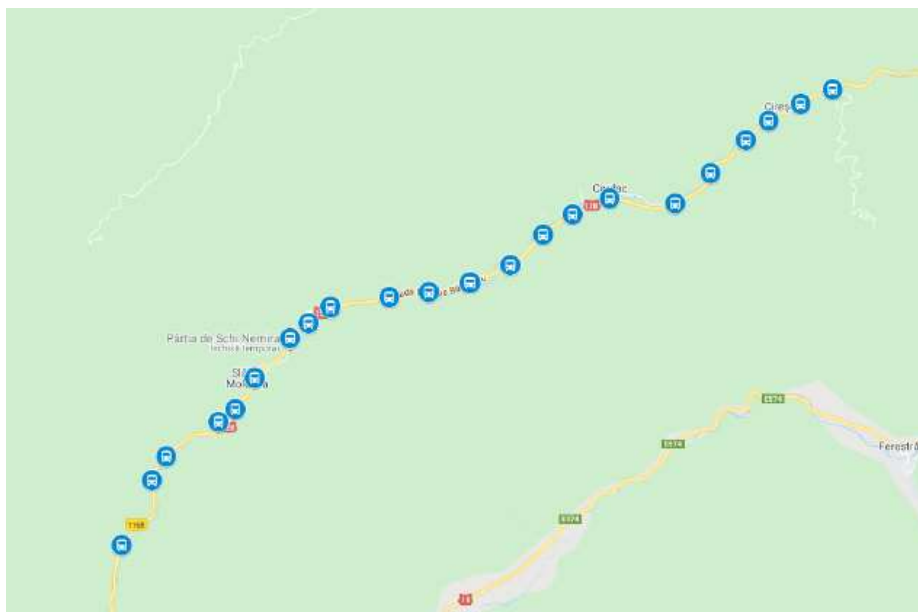
Număr pasageri transportați în transportul public local – la nivelul județului Bacău			
Tipuri de vehicule pentru transport public local de pasageri	Anul 2019	Anul 2020	Anul 2021
Autobuze și microbuze	7.660.000	5.709.000	5.573.000

De asemenea, stațiile de transport public prezintă nivele diferite de dotare și nu sunt dotate cu sisteme inteligente de transport specifice. În harta de mai jos este reprezentată poziția stațiilor de transport public existente, pentru evidențierea gradului de acoperire al acestora. După cum se observă din repartitia stațiilor pe rețeaua rutieră, cu excepția zonelor dintre localitățile componente, amplasarea acestora asigură o acoperire relativ uniformă și un nivel bun de accesibilitate al locuitorilor la acest mod de transport.

¹

https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ROAD_EQS_BUSAGE_custom_2668576/default/table?lang=en

² <http://statistici.insse.ro:8077/tempo-online/#/pages/tables/insse-table>



În vederea realizării Planului de Mobilitate Urbană, a fost realizat și un chestionar care cuprindea aspecte referitoare la transportul public local. Din analiza răspunsurilor la chestionarul referitor la mobilitatea urbană, au rezultat următoarele:

- ✓ 36% dintre cetățenii care au răspuns la chestionar au specificat infrastructura de transport public ca fiind una dintre primele 3 tipuri de infrastructură /facilități care ar trebui create / modernizate / dezvoltate
- ✓ 24% dintre cetățenii care au răspuns la chestionar au identificat gradul de acoperire al transportului în comun drept una dintre primele 3 principale probleme ale traficului din Slănic Moldova.
- ✓ 47% dintre cei care au răspuns au identificat necesitatea înființării unui sistem de transport public local drept una dintre cele mai adecvate soluții pentru eficientizarea deplasărilor în orașul Slănic Moldova
- ✓ 54% dintre respondenți au apreciat frecvența asigurată de transportul public ca nefiind adecvată
- ✓ 18% dintre respondenți au răspuns că stațiile destinate transportului în comun nu permit o așteptare confortabilă.
- ✓ Accesul la informațiile referitoare la transportul public au fost considerate accesibile doar de 49% dintre cetățenii care au răspuns la chestionari
- ✓ Costul asociat transportului în comun este considerat corespunzător de numai 40% dintre respondenți.

În ceea ce privește cererea de transport public, ca urmare a analizei rezultatelor procesului de culegere a datelor pentru realizarea PMUD, a rezultat că transportul public acoperă doar un procent de 3,8% din totalul de călătorii.

Cu toate acestea, ca răspuns la chestionarul asupra problemelor legate de mobilitate, 20% din total au specificat că ar prefera să utilizeze acest mod de transport, în cazul în care infrastructura și facilitățile oferite ar fi corespunzătoare. De remarcat că peste jumătate dintre aceștia au indicat faptul că în prezent utilizează autovehiculul personal drept mijloc principal de deplasare.

Principalele aspecte negative/disfuncționalități rezultate în urma analizei efectuate asupra transportului public, a căror remediere trebuie asigurată prin proiectele și măsurile introduse în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Orașului Slănic Moldova sunt următoarele:

- Lipsa serviciului de transport public local
- Lipsa corelării graficului de cu cererea de transport public reală
- Procentul redus de călătorii utilizând transportul public
- Lipsa informațiilor în timp real asupra transportului public
- Inexistența unor stații intermodale, care să faciliteze transferul între alte moduri de transport și transportul public
- Inexistența soluțiilor alternative de mobilitate și integrarea acestora cu transportul public
- Gradul de atractivitate redus al transportului public, datorită infrastructurii neadequate și autovehiculelor vechi.

În concluzie, din analiza datelor prezentate anterior rezultă necesitatea înființării unui serviciu de transport public local, care să asigure condițiile optime de călătorie pentru populație, un grafic de circulație și costuri de călătorie mai adecvate cererii existente din partea locuitorilor, precum și creșterea atractivității și accesibilității acestui mod de deplasare prin implementarea sistemelor inteligente de transport specifice: management transport public, ticketing, supraveghere video, informații în timp real, internet în stații etc.

2. NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII PROPUȘ

Prin prezentul proiect se propune achiziționarea următoarelor mijloace de transport persoane nepoluante:

- 2 autobuze nepoluante cu lungime de 10 m – 486.000 euro fără TVA/buc.
- 1 microbuz nepoluant - 250.000 euro fără TVA/buc.

Autovehiculele propuse vor deservi serviciul de transport local care se va înființa la nivelul UAT Slănic Moldova, respectiv la nivelul UAT Târgu-Ocna.

Concomitent cu achiziția de material rulant, se vor achiziționa și stațiile de reîncărcare electrică, după cum urmează:

- 1 stație de reîncărcare lentă pentru microbuz (la autobază)
- 2 stații de reîncărcare lentă pentru autobuze (la autobază)
- 1 stație de reîncărcare rapidă (pe traseu).

Costul stațiilor de reîncărcare este cuprins în costul de achiziție al vehiculelor propuse.

2.1. Scurtă prezentare privind:

a.) deficiențe ale situației actuale;

Stațiunea turistică balneoclimaterică de interes național, Slănic Moldova, deși dispune de multiple posibilități terapeutice privind utilizarea resurselor izvoarelor minerale dar și a potențialului climateric nu dispune de o infrastructură de transport local modernă pentru a facilita accesul și deplasarea în cadrul localității, respectiv în zonele învecinate atât pentru locuitori cât și pentru turiști.

Orașul Slănic Moldova face parte din sistemul orașelor Onești-Tg.Ocna-Slănic Moldova, între care sunt relații de interdependență cum ar fi: tratament combinativ în Sanatoriul Balnear de la

Tg.Ocna, amenajat în mina Salina, unde se tratează bolnavii cazați la Slănic Moldova, veniți la tratament în stațiune.

Orașul Slănic Moldova este situat în județul Bacău, la o distanță de aproximativ 60km de reședința de județ – mun. Bacău, oraș cu conectivitate internațională prin aeroportul ”George Enescu” amplasat în cadrul acestuia.

Proximitatea orașului Slănic Moldova de un aeroport internațional cât și prezența unor resurse naturale și a unor dotări specifice zonei – izvoare cu ape minerale, pârtie de schi, trasee de drumeții – oferă orașului premisele dezvoltării pe termen mediu și lung ca destinație turistică balneo-climaterică (prin prezența izvoarelor minerale cu diferite compoziții chimice a apelor) cât și ca destinație de schi pe timpul sezonului rece

Așa cum am prezentat la capitolul anterior, în prezent nu există organizat serviciu de transport public local în cele două orașe, existând doar transport interurban asigurat de către societăți comerciale cu capital privat. Faptul că transportul interurban este asigurat de către companii private are efecte negative prin raport la accesibilitatea costurilor pentru populația locală, respectiv mașinile utilizate de către companii nu asigură întotdeauna condiții decente de transport, astfel încât populația locală să își dorească să utilizeze mijloacele de transport în comun. Din acest motiv, predomină transportul autoturismele personale, situația care are efecte negative și anume:

- creșterea gradului de poluare datorită noxelor emise de către autoturisme
- îngreunarea traficului și creșterea timpului de deplasare de la un punct A la un punct B
- diminuarea calității vieții ca urmare a petrecerii unui timp îndelungat în trafic cu impact și asupra nivelului de stres și al sănătății umane.

Totodată, lipsa serviciului public de transport local are impact negativ și la nivelul economic al localităților prin diminuarea numărului de turiști. Majoritatea persoanelor venite la tratament în stațiune sunt persoane vârstnice care poate nu dețin un autoturism personal sau deja se află în incapacitatea de a conduce un autoturism, iar lipsa mijloacelor publice de transport urban le limitează foarte mult capacitatea de transport pe plan local, respectiv nu există un efect de spill-over între activitățile economice – complex de tratament – cazare – restaurant, mai exact fără infrastructura adecvată, dezvoltarea unei activități economice nu va impulsiona dezvoltarea activităților economice conexe și complementare.

Necesitatea este dată de situația actuală, deficitară pentru dezvoltarea turismului balnear al localității, lipsa serviciului de transport public local, lipsa locurilor de reîncărcare a vehiculelor electrice.

Totodată, proiectul se încadrează în direcțiile de acțiune principale ale U.A.T. Slănic Moldova de promovare a orașului ca destinație turistică și de a furniza infrastructura specifice în acest context. Proiectul se găsește în lista de proiecte prioritare aprobată prin HCL nr 152 din 26.11.2021 privind aprobarea Strategiei de Dezvoltare Durabilă A Orașului Slănic Moldova și a Planului de Mobilitate Urbană a Orașului Slănic Moldova și anume, **secțiunea 2.2 Transport public – cod proiect P7 – Achiziția de vehicule electrice pentru serviciul de transport public local și a stațiilor de încărcare necesare pentru funcționarea acestora.**

Proiectul propus se încadrează și în obiectivele de dezvoltare menționate în Strategia de Dezvoltare a Orașului Târgu-Ocna pentru perioada 2021-2027, Direcția 1: Mobilitate sporită prin infrastructură integrată cu resursele turistice, Obiectiv 1.1 - Măsura 12 – Modernizarea parcului auto prin dotarea compartimentelor, serviciilor, birourilor din componența UAT cu autovehicule, autoutilitare, mijloace de transport specializate domeniului de lucru. Strategia de Dezvoltare a Orașului Târgu-Ocna pentru perioada 2021-2027 a fost aprobată prin HCL nr. 111/25.11.2021.

Autovehiculele nepoluante vor fi utilizate în vederea acoperirii traseelor evidențiate în **Harta distribuției liniilor de transport public, anexată la documentația cererii de finanțare.**

b.) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții;

Realizarea obiectivului de investiții ”ACHIZIȚIA DE VEHICULE ELECTRICE PENTRU SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ȘI A STAȚIILOR DE ÎNCĂRCARE NECESARE PENTRU FUNCȚIONAREA ACESTORA ÎN SLĂNIC MOLDOVA, JUDEȚUL BACĂU va asigura posibilitatea locuitorilor și turiștilor din Slănic Moldova, de a beneficia de potențialul balneoclimateric al stațiunii Slănic Moldova, în contextul creșterii numărului de vehicule electrice la nivel local și național.

Proiectul are ca efect asigurarea calității serviciului de transport public și a confortului și siguranței călătoriei, datorită achiziției de vehicule de transport noi.

Achiziția de vehicule electrice va avea ca efect reducerea emisiilor GES la nivelul orașului și creșterea numărului de utilizatori ai transportului public, atât din rândul populației locale cât și din rândul turiștilor.

Indicatorii obiectivului de investiții sunt:

Denumire indicator	Valoare
Număr de pasageri transportați în transportul public urban în România prin vehicule nepoluante (nr. pasageri);	3000
Număr de mijloace de transport achiziționate	3
Număr de stații de încărcare	4

c.) impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții.

Neimplementarea proiectului poate să ducă la adâncirea decalajelor în ceea ce privește condițiile de asigurare a mobilității locuitorilor și turiștilor din localitatea Slănic Moldova, dar și menținerea unui nivel scăzut de acces la beneficiile naturale existente în cadrul stațiunii turistice balneoclimaterice Slănic Moldova.

2.2. Prezentarea, după caz, a obiectivelor de investiții cu aceleași funcțiuni sau funcțiuni similare cu obiectivul de investiții propus, existente în zonă, în vederea justificării necesității realizării obiectivului de investiții propus

Zona propusă pentru depou pentru realizarea stației de încărcare lentă, cât și terenul pe care se vor realiza stațiile de încărcare rapidă, pe traseu, aparțin domeniului public al orașului Slănic Moldova, aflat în administrarea Consiliului Local. Terenul are categoria de folosință Curți construcții, fiind situat în intravilanul localității.

Imobile propuse pentru amplasarea stațiilor de reîncărcare sunt în dependență de existența în apropiere a punctelor de transformare, care să asigure necesarul de putere pentru fiecare stație de încărcare, în conformitate cu prevederile ghidului de finanțare. Stabilirea exactă a locațiilor se va face prin Tema de proiectare, respectiv Studiu de fezabilitate.

2.3. Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus

- ✓ Strategia de Dezvoltare Durabilă a Orașului Slănic Moldova, aprobată prin HCL 152/2021

- ✓ Planul de Mobilitate Urbană Durabilă , aprobat prin HCL 152 / 2021
- ✓ Strategia Smart City, aprobată prin HCL 153/2021
- ✓ Planul de Acțiune pentru Energie Durabilă și Climă aprobat prin HCL 71/2021
- ✓ Programul de Îmbunătățire a Eficienței Energetice a Orașului Slănic Moldova, aprobat prin HCL 71/2021
- ✓ Strategia de Dezvoltare a Orașului Târgu-Ocna pentru perioada 2021-2027, aprobată prin HCL nr. 111/25.11.2021

2.4. Existența, după caz, a unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții

Nu este cazul.

2.5. Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției

Prin investițiile propuse se vor avea în vedere îndeplinirea următoarelor obiective:

1. Crearea condițiilor pentru dezvoltarea infrastructurii de transport public local sustenabil la nivelul orașului Slănic Moldova în parteneriat cu orașul Târgu-Ocna.
2. Creșterea gradului de confort și siguranță la nivelul utilizării infrastructurii de transport la nivelul localității,
3. Reducerea riscului și a disconfortului creat de lipsa accesului la un sistem de transport local fără poluare
4. Creșterea gradului de satisfacție și sănătate al locuitorilor și turiștilor din localitățile Slănic Moldova și Târgu-Ocna
5. Creșterea atractivității localității prin promovarea tehnologiilor prietenoase cu mediu și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră

3. CORELAREA CU PROIECTE DEJA IMPLEMENTATE

Prin H.C.L nr 41 din 18.02.2022 a fost înființat Serviciul de Transport Local de Persoane, structură cu personalitate juridică, aflată în subordinea Consiliului Local al orașului Slănic Moldova, care are în structură două compartimente. Astfel au fost înființate Compartimentul de transport public de persoane și Compartimentul de transport pe cablu.

Înființarea acestui serviciu de utilitate publică s-a realizat cu scopul de a prelua și administra atât Serviciul de transport public de persoane, iar începând de la 1 Aprilie 2022, în urma solicitării și aprobării transferării bunurilor aferente obiectivului SCHI PARC SLĂNIC MOLDOVA, prin H.C.L 168 din 13.12.2021, administrarea și a transportului pe cablu aferent părții de schi Nemira.

4. CORELAREA CU PROIECTE ÎN CURS DE IMPLEMENTARE DE LA NIVEL LOCAL

Înființarea și funcționarea proiectului de investiții privind ACHIZIȚIA DE VEHICULE ELECTRICE PENTRU SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ȘI A STAȚIILOR DE ÎNCĂRCARE NECESARE PENTRU FUNCȚIONAREA ACESTORA ÎN SLĂNIC MOLDOVA, JUDEȚUL BACĂU este corelată cu proiectul de investiții „REALIZAREA UNEI REȚELE DE STAȚII DE REÎNCĂRCARE VEHICULE ELECTRICE ÎN SLĂNIC MOLDOVA, JUDEȚUL BACĂU, ai cărei indicatori tehnico economici și studiu de fezabilitate au fost aprobați prin H.C.L. 19 din 31.01.2022.

O parte din cele 8 puncte cu stații de încărcare a vehiculelor electrice fiind parte a infrastructurii aferentă sistemului de transport electric pe care UAT oraș Slănic Moldova îl promovează în vederea diminuării cantității de bioxid de carbon emisă la nivelul localității prin promovarea unui transport public nepoluant.

Prin documentele strategice aprobate la nivelul localității Slănic Moldova se are în vedere îndeplinirea mai multor obiective specifice, după cum urmează:

- A. Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană sunt prioritizate în documentele strategice, SDD și PMUD mai multe investiții:
 - Înființarea serviciului de transport public local
 - Reabilitarea stațiilor de transport public, prin dotarea cu mobilierul urban corespunzător
 - Modernizarea/extinderea transportului pe cablu
 - Realizarea infrastructurii pentru biciclete în orașul Slănic Moldova
- B. Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate sunt prioritizate în documentele strategice, SDD și PMUD mai multe investiții:
 - 1. Înlocuirea autovehiculelor din parcul auto municipal cu autovehicule cu emisii reduse de carbon sau electrice
 - 2. Înlocuirea autovehiculelor pentru transportul elevilor cu autovehicule cu emisii reduse de carbon sau electrice
- C. Sporirea siguranței rutiere în zonele urbane, prin soluții digitale și ecologice de transport sunt prioritizate în documentele strategice, SDD și PMUD mai multe investiții:
 - Introducerea sistemelor inteligente de monitorizare a traficului (supraveghere video, camere radar, camere LPR);
 - Sistem „smart” de treceri de pietoni inteligente
 - Extinderea infrastructurii de parcare prin construirea unei parări supraetajate în zona centrală a stațiunii
 - Parcare modulară park&ride pentru promovarea utilizării transportului public și a soluțiilor de mobilitate urbană alternativă

5. CORELAREA CU CELELALTE PROIECTE PENTRU CARE SE APLICĂ LA FINANȚARE

În cadrul Programului Național de Redresare și Reziliență – Componenta C10 Fondul Local , UAT Oraș Slănic Moldova , își propune să solicite finanțare atât pentru linia I.1.1 . Mobilitatea urbană verde - înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public dar și pentru:

- A. I.1.2 Mobilitatea urbană verde - ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local), respectiv proiectul IMPLEMENTAREA UNUI SISTEM INTELIGENT INTEGRAT DE MANAGEMENT AL TRANSPORTULUI PUBLIC, PENTRU CRȘTEREA ATRACTIVITĂȚII ȘI SIGURANȚEI ACESTUI MOD DE TRANSPORT (SISTEM MANAGEMENT FLOTĂ VEHICULE TRANSPORT PUBLIC, SISTEM TICKETING, SISTEM DE INFORMARE A CALĂTORILOR ÎN STAȚII, SUPRAVEGHERE VIDEO, INTERNET ÎN STAȚII, ETC) dar și CREȘTEREA EFICIENȚEI COLECTĂRII SELECTIVE A SERVICIULUI DE SALUBRIZARE LA NIVELUL ORAȘULUI SLĂNIC (INFRASTRUCTURĂ DE IGIENIZARE INTELIGENTĂ – PUBELE INTELIGENTE CU SENZORI ȘI TEHNOLOGIE BAZATĂ PE GPS CARE OFERĂ DATE DESPRE GRADUL DE UMLERE AL PUBELELOR)

B. I.1.4. Mobilitatea urbană verde - asigurarea de piste pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare la nivel local/metropolitan, REALIZAREA INFRASTRUCTURII PENTRU BICICLETE ÎN ORAȘUL SLĂNIC MOLDOVA

6. EFECTUL POZITIV PREVIZIONAT PRIN REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII .

Cheltuieli pentru implementare proiecte, prețuri fără TVA, respectiv 1.222.000 euro , respectiv 6.015.539,49 lei (1 euro=4,9227 lei), sunt aferente achiziționării unui număr de 2 autobuze nepoluante 10 m (486.000 euro/buc), și a unui microbuz nepoluant în valoare de 250.000 euro, rezultând în urma realizării Studiului de Fezabilitate, respectiv a Indicatorilor tehnico economici ai proiectului la care se va face și estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentației tehnico-economice aferente obiectivului de investiție, precum și pentru elaborarea altor studii de specialitate în funcție de specificul obiectivului de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege.

Costul stațiilor de încărcare pentru autobuzele electrice va fi cuprins în costul vehiculului - stații de încărcare rapidă - pe traseu – (o stație la 1-3 autobuze achiziționate) și stații de încărcare lentă - la autobază – câte una pentru fiecare vehicul achiziționat.

Realizarea obiectivului de investiții ”ACHIZIȚIA DE VEHICULE ELECTRICE PENTRU SERVICIUL DE TRANSPORT PUBLIC LOCAL ȘI A STAȚIILOR DE ÎNCĂRCARE NECESARE PENTRU FUNCȚIONAREA ACESTORA ÎN SLĂNIC MOLDOVA, JUDEȚUL BACĂU va asigura posibilitatea locuitorilor și turiștilor din Slănic Moldova, de a beneficia de potențialul balneoclimateric al stațiunii Slănic Moldova, în contextul creșterii numărului de vehicule electrice la nivel local și național.

Proiectul are ca efect asigurarea calității serviciului de transport public și a confortului și siguranței călătoriei, datorită achiziției de vehicule de transport noi.

Achiziția de vehicule electrice va avea ca efect reducerea emisiilor GES la nivelul orașului și creșterea numărului de utilizatori ai transportului public, atât din rândul populației locale cât și din rândul turiștilor.

Indicatorii obiectivului de investiții sunt:

Denumire indicator	Valoare
Număr de pasageri transportați în transportul public urban în România prin vehicule nepoluante (nr. pasageri);	3000
Număr de mijloace de transport achiziționate	3
Număr de stații de încărcare	4

7. MODUL DE ÎNDEPLINIRE A CONDIȚIILOR AFERENTE INVESTIȚIILOR

Solicitarea de finanțare se va face astfel încât să fie asigurate îndeplinirea condițiilor de eligibilitate aferente ghidului de finanțare, astfel:

- ✓ Se va avea în vedere încadrarea în bugetul alocat orașului Slănic Moldova
- ✓ Cererile de finanțare se vor completa cu valorile eligibile ale proiectelor generat de către aplicația de investiții PNRR, exprimate în lei fără TVA, luând în considerare cursul Inforeuro aferent lunii mai 2021 de 1 euro=4,9227 lei

- ✓ Solicitățile de fonduri nerambursabile fiecărei vor fi efectuate în limita bugetului prealocat
- ✓ Suma maximă eligibilă ce poate fi solicitată, Achiziția de autobuze nepoluante 10 m 486.000 euro /bucată, fără TVA, Achiziția de microbuze nepoluante 250.000 euro /bucată, fără TVA.
- ✓ Rata de finanțare în cazul investițiilor aferente COMPONENTEI 10 - Fondul local este de 100% din valoarea cheltuielilor eligibile ale proiectului, în limita bugetelor predefinite pe categorii de UAT-uri.

Pentru capitolul 1.1 Mobilitatea urbană verde - înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public

A. Activități eligibile - care se încadrează la codul 074 - clean urban transport rolling stock: Achiziția de material rulant nou:

- o Achiziționarea de autobuze nepoluante (ce au zero emisii gaze de eșapament) - electrice (aceasta va include și achiziția și instalarea stații de încărcare rapidă - pe traseu, respectiv stații de încărcare lentă - la autobază – cate una pentru fiecare vehicul achiziționat) sau autobuze pe hidrogen,
- o microbuze nepoluante (ce au zero emisii gaze de eșapament) utilizate în scopuri comunitare – microbuze electrice și/sau pe hidrogen - doar pentru comune care nu au servicii de transport public.

- Lucrările de construcții pentru bransarea punctelor/stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice.

- Activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații.

B. Condiții ce trebuie îndeplinite (cu excepția comunelor):

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

- Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism, aprobate sau în curs de elaborare /aprobare;

- Asigurarea serviciilor de transport public în zonele urbane funcționale și zonele periurbane, după caz.

- Deținerea unui contract de servicii publice cu operatori economici în concordanță cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 (se va transmite în faza de implementare a proiectului având în vedere că în prezent nu funcționează un serviciu public de transport local).

C. Condiții de eligibilitate ale autovehiculelor nepoluante

Activitatea de transport public local de călători cu autovehiculele electrice nepoluante va respecta următoarele criterii:

1. exploatarea vehiculelor desemnate ca vehicule din categoria M2 sau M3, în conformitate cu articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2018/858, pentru furnizarea de servicii de transport de călători.
2. emisiile directe de CO₂ (la țeava de evacuare) sunt egale cu zero

3. Vor fi instituite măsuri de gestionare a deșeurilor, în conformitate cu ierarhia deșeurilor, atât în faza de utilizare (întreținere), cât și la sfârșitul ciclului de viață al parcului de vehicule, inclusiv prin reutilizarea și reciclarea bateriilor și a produselor electronice (în special a materiilor prime critice din componența acestora).
4. În cazul vehiculelor rutiere din categoriile M, pneurile sunt conforme cu cerințele privind zgomotul exterior de rulare aferente clasei celei mai des utilizate și cu coeficientul de rezistență la rulare (care influențează eficiența energetică a vehiculului) aferent celor două cele mai des utilizate clase, astfel cum se prevede în Regulamentul (UE) 2020/740 al Parlamentului European și al Consiliului²³¹ și cum se poate verifica în baza de date europeană a produselor pentru etichetare energetică (EPREL).
5. Dacă este cazul, vehiculele respectă cerințele celei mai recente etape aplicabile a omologării de tip Euro VI privind emisiile provenite de la vehiculele grele, cerințe stabilite în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 595/2009.

D. Condiții de eligibilitate ale stațiilor de reîncărcare aferente vehiculelor propuse

Este obligatoriu ca în cadrul fiecărei prime solicitări de finanțare depuse de un beneficiar să fie prevăzută instalarea unui număr de stații de încărcare pentru vehiculele electrice (cu două puncte de reîncărcare per stație și o putere de peste 50kW), pentru ORASE minim 3 stații de încărcare incluse în cererea de finanțare

1. Stațiile de reîncărcare vor respecta standardul IEC 61851 (Sistem de încărcare conductivă pentru vehicule electrice).
2. Stațiile de reîncărcare vor fi echipate cel puțin cu prize și conectori de tip 2 pentru vehicule, conform descrierii din standardul EN62196-2, pentru încărcarea în curent alternativ și cel puțin cu conectori ai sistemului de reîncărcare combinat Combo 2, conform descrierii din standardul EN62196-3, pentru încărcarea în curent continuu;
3. Stațiile de reîncărcare vor dispune de un acces deschis de management și operare care să permită identificarea locației, monitorizarea în timp real a funcționalității, disponibilității, cantitatea de energie transferată. De asemenea, acest acces trebuie să permită interconectarea și comunicarea cu alte instalații similare în timp real.
4. Asigură un minim de locuri de parcare, cel puțin egal cu numărul punctelor de reîncărcare aferente stațiilor solicitate, destinate exclusiv încărcării vehiculelor electrice, marcate cu culoarea verde, cu imaginea din panoul de informare de la pct. (8). Marcajul se va menține pe toată perioada de implementare și monitorizare a proiectului.
5. Studiul de fezabilitate pentru obiectivul de investiții propus este întocmit conform H.G. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare Studiul de fezabilitate poate fi depus și fără elementele prevăzute la art. 3.4 și art. 6 din Anexa 4 la H.G.907/2016;
6. Asigură accesul permanent și nediscriminatoriu vehiculelor achiziționate la stațiile de reîncărcare instalate prin proiect;
7. Stațiile de reîncărcare vor fi amplasate pe imobilul aflat în proprietatea/administrarea solicitantului;
8. Prevede semnalizarea corespunzătoare și vizibilă a spațiilor în care sunt instalate stațiile de reîncărcare, în concordanță cu standardele europene și naționale în domeniu- generate de legislația specifică

9. Stațiile de reîncărcare comunică prin protocol de tip OCPP - Open Charge Point Protocol - minim 1.5 și dispun de meniu în limba română și în limba engleză.

8. DESCRIEREA PROCESULUI DE IMPLEMENTARE

ETAPA 1. PREGĂTIREA ȘI DEPUNEREA Cererii de Finanțare

1. Cererea de finanțare este compusă din:
- Cererea de finanțare, ale cărei secțiuni se completează în aplicația electronică.
 - Anexe la cererea de finanțare – set de documente completate sau, după caz, scanate și salvate în format pdf., semnate digital și încărcate în aplicația electronică.

Documentele încărcate în aplicația electronică, ca parte din cererea de finanțare, trebuie să fie lizibile și complete.

2. Anexele cererii de finanțare, solicitate la depunere

2.1 Documentele statutare ale solicitantului și, dacă este cazul, ale partenerilor [se încarcă în format exclusiv .pdf de către solicitant]

- **Hotărârea judecătorească de validare a mandatului primarului** (sau orice alte documente din care să rezulte calitatea de reprezentant legal, pentru situații particulare),
- **Hotărârea de constituire a consiliului local,**

2.2 Documente privind identificarea reprezentanților legali ai solicitantului

[se încarcă în format exclusiv .pdf de către solicitant]

Pentru reprezentantul legal al solicitantului, respectiv al liderului de parteneriat și al fiecărui partener, se va prezenta o copie a unui document de identificare.

2.3 Declarațiile de consimțământ privind prelucrarea datelor cu caracter personal

[se descarcă în format predefinit și completat – necesită doar verificarea datelor predefinite, semnare electronică și încărcare în platforma electronică] (Model C la ghid)

2.4. Împuternicirea pentru semnarea electronică extinsă a Cererii de finanțare și a anexelor la cererea de finanțare (dacă este cazul)

[se descarcă în format predefinit și completat – necesită doar semnare electronică și încărcare în platforma electronică]

2.5. Declarațiile de angajament ale solicitantului, inclusiv privind evitarea conflictelor de interese, a fraudei, corupției și dublei finanțări.

[se generează automat și sunt înglobate în cererea de finanțare] (Modelul A, anexă la ghid)

2.6. Declarația privind eligibilitatea TVA, a solicitantului și a partenerului (se încarcă în format exclusiv .pdf de către solicitant) (Modelul D, anexă la ghid).

2.7. Declarația privind respectarea obligațiilor prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm” (DNSH)

[se generează automat și este înglobată în cererea de finanțare] (Modelul E, anexă la ghid).

2.8. Acordul privind implementarea în parteneriat a proiectului (se încarcă în format exclusiv.pdf de către solicitant) (Modelul B, anexă la ghid).

2.9. Hotărârile/deciziile/ordinele de aprobare a proiectului și a cheltuielilor aferente proiectului

[se încarcă în format exclusiv .pdf de către solicitant]

Hotărârea de aprobare va conține cel puțin următoarele:

- ✓ Aprobarea participării în cadrul proiectului
- ✓ Aprobarea notei de fundamentare a investiției
- ✓ Aprobarea cheltuielilor legate de proiect, inclusiv a cheltuielilor neeligibile pe care solicitantul trebuie să le asigure pentru implementarea proiectului
- ✓ Aprobarea acordului de parteneriat (pentru investițiile de tip I.1.1)
- ✓ Descrierea sumară a investiției

2.10. Nota de fundamentare prin care se vor prezenta necesitatea și oportunitatea investiției

[se încarcă în format exclusiv .pdf de către solicitant]

2.11. Dovada dreptului de proprietate sau administrare a obiectivului de investiții

[se încarcă în format exclusiv .pdf de către solicitant]

Solicitantul va prezenta documente aplicabile beneficiarilor publici și doar pentru proiectele care presupun lucrări de construcție (cu autorizație de construire), conform legislației în vigoare.

a. Pentru dovedirea dreptului de proprietate publică asupra imobilelor, la momentul depunerii cererii de finanțare se vor prezenta următoarele documente, în mod obligatoriu:

a.1. Înregistrarea imobilelor în registre (extras de carte funciară din care să rezulte intabularea, precum și încheierea). Extrasele de carte funciară nu trebuie să fi fost emise cu mai mult de 30 de zile calendaristice înainte de data depunerii acestora .

În cazul în care investiția vizează mai mult de un număr cadastral, aceste documente vor fi însoțite de un Tabel centralizator, care să cuprindă: numerele cadastrale, denumirea obiectelor sau obiectivelor de investiții;

a.2. Plan de amplasament vizat de OCPI pentru imobilele pe care se propune a se realiza investiția în cadrul proiectului, plan în care să fie evidențiate inclusiv numerele cadastrale, sau, dacă e cazul

2.12. Documente specifice anumitor categorii de investiții

I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)

a). Extras din Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism/ documentele de planificare de la nivel local aprobate sau în curs de elaborare /aprobare

În cazul municipiilor reședință de județ, a municipiilor, altele decât reședințele de județ și orașelor este necesar ca solicitarea de finanțare să cuprindă extras din documentele de planificare de la nivel local (PMUD/PUG/SIDU – aprobate sau în curs de aprobare – pentru acestea vor fi prezentate documente justificative – tema de proiectare/ contract de servicii pentru elaborarea documentației) în cadrul cărora să se exemplifice necesitatea înnoirii parcului de vehicule pentru transportul public de persoane și/sau să fie precizate măsuri pentru tranziția verde.

În cazul comunelor este necesar ca solicitarea de finanțare să cuprindă extras din documentele de planificare de la nivel local sau un memoriu justificativ aprobat prin HCL prin care să fie prezentată nevoia de microbuz în scop comunitar și asumarea modului de funcționare a vehiculului.

b.). **Harta distribuției liniilor de transport public.**

Municipiile și orașele care dețin serviciul de transport public vor prezenta harta distribuției liniilor de transport public, cu sublinierea traseelor ce depășesc limita administrativă a UAT.

UAT care dețin străzi / bulevarde cu minimum două benzi pe sens vor face dovada modului în care asigură prioritizarea și promovarea transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate sau vor aduce documente justificative prin care vor demonstra inițierea acestor demersuri.

c) Documente privind asigurarea conformității contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători/hotărârii de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public de călători cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, dacă este cazul

La nivel de cerere de finanțare se vor depune documente aferente contractului de servicii publice, conform cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, încheiat/ce va fi încheiat de solicitant, respectiv de fiecare partener cu operatorul de transport/transportatorul autorizat căruia îi sunt/vor fi puse la dispoziție mijloacele de transport achiziționate în cadrul cererii de finanțare.

Pentru UAT care urmează să-și organizeze serviciul de transport public, documentele vor fi prezentate în faza de implementare a proiectului.

ETAPA 2 - Implementarea contractelor de finanțare

Implementarea proiectului va avea în vedere realizarea activităților de achiziții publice cu ajutorul unui consultant specializat în achiziții, respectiv se vor achiziționa serviciile pentru realizarea documentație tehnice în vederea realizării stațiilor de încărcare prevăzute în cadrul proiectului. Urmând ca următoarele documente să fie puse la dispoziția finanțatorului

- Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local/ Hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public local, inclusiv anexele aferente, avizele solicitate și documentele statutare ale operatorului, după caz;

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

- Documente care să ateste omologarea mijloacelor de transport;

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

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

- Documente tehnice prevăzute în HG 907/2016 pentru realizarea stațiilor de încărcare aferente proiectului

9. ALTE INFORMAȚII

Înnoirea parcului de vehicule implică revizuirea/ajustarea corespunzătoare a contractului de servicii de transport public local care va fi atribuit în linie cu dispozițiile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului 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 cu modificările și completările ulterioare.

Având în vedere că serviciul de transport public local va fi încredințat unor operatori privați, selectați în urma organizării unor licitații publice, vehiculele achiziționate vor fi date spre folosință ca bunuri de retur operatorului privat de transport.

Costurile privind utilizarea bunurilor /autovehiculelor vor fi suportate de către compania de transport public local.

Totodată, aceste vehicule vor fi puse la dispoziția utilizatorilor interesați în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu.

Punctele de reîncărcare pentru vehicule electrice vor fi în proprietatea autorităților publice locale. Aceste infrastructuri vor fi puse la dispoziția utilizatorilor interesați în mod deschis, transparent, nediscriminatoriu, gratuit sau la un cost care va acoperi o fracție mică din costurile de întreținere și mentenanță pentru a asigura funcționarea lor și nu vor fi generatoare de profit.

Proiectul va fi implementat de o echipă de implementare a proiectelor UIP, care va avea structura aferentă unei echipe de implementare a unui proiect finanțat cu fonduri europene (manager de proiect, responsabil cu achiziția, responsabil financiar, responsabil tehnic, responsabil comunicare și raportare)

Biroul Urbanism
Șef Birou
Dr.ing.Marius Stamate

Biroul Economic
Cons sup Gena Boacă Saulescu

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
CONSILIER LOCAL,
prof. Solotchi Andreea

Contrasemnează ptr. legalitate,
SECRETAR GENERAL ORAȘ,
jr. Sică Marcela