



MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE

ANEXA NR. 2
LA HCG. Nr. 172/24.07.2018



PROTOCOL DE ASOCIERE

Privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale

Nr. _____ /MDRAP/ _____

Nr. _____ /UAT/ _____

dintre

MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE

și

UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALĂ
JUDEȚUL NEAMȚ prin CONSILIUL JUDEȚEAN NEAMȚ

pentru realizarea în comun a achiziției de mijloace de transport public - autobuze electrice și de echipamente, în cadrul proiectului "Achiziție de mijloace de transport public - autobuze electrice"



PREAMBUL

În temeiul:

- Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanței de Urgență nr. 47/2018 privind stabilirea unor măsuri de urgentare a absorbției fondurilor europene;
- Hotărârii Guvernului nr. 395/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/protocolului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice;
- Acordului de parteneriat nr. / încheiat între Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și Unitatea Administrativ-Teritorială JUDEȚUL NEAMȚ prin Consiliul Județean NEAMȚ, pentru realizarea proiectului “Achiziție de mijloace de transport public - autobuze electrice”

Și având în vedere:

- Volumul, complexitatea activităților și capacitatea profesională presupuse de realizarea achiziției de mijloace de transport și echipamente: 21 autobuze electrice, cu lungimea de aproximativ 10,0 m, 7 stații de încărcare rapidă SiR, 21 stații de încărcare lentă SiL, pentru a căror atribuire se încheie prezentul protocol de asociere, depășește resursele existente la nivelul UATJUDEȚUL NEAMȚ pentru asigurarea derulării în condiții optime a procesului de achiziție publică necesare în vederea atribuirii respectivului contract și obținerea beneficiilor anticipate;
 - Aplicarea în mod unitar va avea ca efect asigurarea premiselor necesare pentru realizarea respectivelor achiziții în condiții de eficiență, eficacitate și economicitate, în sensul că: pe de o parte, se va reduce efortul presupus de realizarea activităților procedurale specifice, ceea ce va conduce la eficientizarea resurselor umane și materiale alocate derulării proceselor de achiziție publică vizate; iar pe de altă parte, se va spori capacitatea autorităților contractante asociate de a maximiza rezultatele obținute în urma aplicării procedurilor de atribuire care fac obiectul prezentului protocol de asociere printr-o poziționare competitivă a acestora prin posibilitatea de a obține prețuri mai avantajoase prin volume mai mari,

Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice (MDRAP), 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 în calitate de **Autoritate contractantă care derulează achiziția în numele altei autorități**

și

Unitatea Administrativ Teritorială JUDEȚUL NEAMȚ, cu sediul în str. Alexandru cel Bun, nr. 27, localitatea Piatra Neamț, județul Neamț, România, cod poștal 610004, telefon: 0233.212.890, fax: 0233.211569, poștă electronică: cjneamt@yahoo.com, cod fiscal: 2612839, reprezentat legal (persoana fizică, nume, prenume, funcția deținută) ARSENE Ionel, Președinte, în calitate de **autoritate contractantă în numele căreia acționează MDRAP**,

au convenit să încheie prezentul Protocol de asociere care reprezintă voința expresă a părților.

PRECIZĂRI PREALABILE

1. În prezentul Protocol, 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. Prezentul Protocol se bazează pe buna-credință în executarea obligațiilor ce decurg din prezentul Protocol, precum și pe necesitatea asigurării exploatării și durabilității investițiilor finanțate prin POR 2014-2020.

Termeni și Abrevieri

Jaspers - 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.

Proiect - O serie de activități economice indivizibile, concepute pentru a produce un rezultat specific într-o perioadă de timp dată și având obiective clar stabilite, pentru a cărui realizare Beneficiarul primește fonduri nerambursabile, în cazul de față, în cadrul Programului Operațional Regional.

Art. 1 SCOPUL PROTOCOLULUI DE ASOCIERE

Prezentul protocol de asociere este încheiat în scopul efectuării în comun, de către părți, a achiziției de *mijloace de transport public - autobuze electrice și echipamente*, în cadrul proiectului *Achiziție de mijloace de transport public - autobuze electrice*.

Art. 2 OBIECTUL PROTOCOLULUI

(1) Obiectul protocolului îl reprezintă stabilirea de către părți a modalității de organizare a procedurii de atribuire a contractului de achiziție publică de *mijloace de transport public - autobuze electrice și echipamente*, după caz, în numele și pe seama UAT, de către MDRAP, în conformitate cu prevederile art. 44 din Legea nr. 98/2016.

(2) În sensul prevederilor alin. (1), U.A.T. JUDEȚUL NEAMȚ delegă MDRAP în vederea realizării tuturor formalităților necesare pentru inițierea, aplicarea și finalizarea procedurilor de atribuire aferente respectivului contract.

(3) În aplicarea prevederilor prezentului articol U.A.T. JUDEȚUL NEAMȚ sprijină activitățile derulate de MDRAP, prin îndeplinirea obligației de punere la dispoziția acestuia a oricăror date/informații/documente necesare pentru îndeplinirea obligațiilor care derivă din aplicarea dispozițiilor legale în materia achizițiilor publice.

(4) Prezentul Protocol se referă la achiziționarea a:

- 21 autobuze electrice, cu lungimea de aproximativ 10,0 m, cu o valoare totală estimată de 42 mil. lei, fără TVA;
- 7 stații de încărcare rapidă, SiR, cu o valoare totală estimată de 3,5 mil. lei, fără TVA ;
- 21 stații de încărcare lentă, SiL, cu o valoare totală estimată de 2,625 mil. lei, fără TVA.

Art. 3 DURATA PROTOCOLULUI

Prezentul protocol intră în vigoare la data semnării de către ambele părți și încetează să producă efecte la data la care s-au îndeplinit toate obligațiile aferente contractului economic rezultat în urma derulării procedurii de achiziție publică.

Art. 4 DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE PĂRȚILOR

(1) Drepturile și obligațiile MDRAP

- a) Are dreptul de a organiza achiziția de mijloace de transport public - autobuze electrice și echipamente, după caz, în numele și pe seama U.A.T. JUDEȚUL NEAMȚ, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.
- b) Organizează și derulează procedura de atribuire în numele și pe seama U.A.T. JUDEȚUL NEAMȚ conform prevederilor legale incidente și documentației de atribuire însoțite de UAT, a contractului



de achiziție publică a mijloacelor de transport public - autobuze electrice și echipamente, urmând a fi semnat de către UAT cu operatorul economic desemnat câștigător;

- c) Întreprinde, în numele și pe seama U.A.T. JUDEȚUL NEAMȚ, orice demers necesar derulării și finalizării procedurii de atribuire.
- d) Întocmește și păstrează dosarul achiziției publice.
- e) Transmite U.A.T. JUDEȚUL NEAMȚ, o copie a dosarului achiziției și modelul de contract pentru încheierea și derularea acestuia, după comunicarea rezultatului procedurii și expirarea termenului prevăzut la art. 8 din Legea 101/2016 actualizată,

(2) Drepturile și obligațiile U.A.T. JUDEȚUL NEAMȚ

- a) Stabilește și aprobă conform legislației naționale în vigoare, necesarul de mijloace de transport public, 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 caracteristicilor acestora, conform hotărârilor emise de organele deliberative ale UAT și a Chestionarelor nr. 2 și 3, completate.
- b) Stabilește necesarul de stații/puncte de reîncărcare și de alte echipamente, utilizate pentru prestarea serviciului de transport public local de călători, dacă este cazul. Partenerul are obligația să transmită înainte de demararea procedurilor de achiziție informații cu privire la locul și condițiile de livrare a mijloacelor de transport public/echipamentelor ce urmează a fi achiziționate.
- c) Asigură infrastructura necesară pentru punerea în funcțiune a mijloacelor de transport și a echipamentelor pentru alimentarea autobuzelor electrice, până la data recepționării acestora, conform prevederii art. 1 alin. (4) lit.a) din OUG 47/2018.
- d) Obține toate avizele și acordurile necesare și execută lucrările aferente pentru deservirea autobuzelor electrice achiziționate, corespunzător municipiului, în cazul opțiunii de achiziție prin Proiect a echipamentelor pentru alimentarea autobuzelor electrice.
- e) Răspunde MDRAP, în termen de 2 zile lucrătoare la solicitările de clarificări ale potențialilor ofertanți, depuse în cadrul procedurii de achiziție publică și comunicate de către MDRAP.
- f) Încheie contractul de achiziție publică cu ofertantul a cărui ofertă a fost stabilită ca fiind câștigătoare, recepționează mijloacele de transport public și achită contravaloarea acestora.
- g) Derulează contractul de achiziție publică conform prevederilor documentației de atribuire și a clauzelor acestuia.
- h) Transmite în cel mai scurt timp, MDRAP, dar nu mai târziu de 15 zile, copia contractului semnat în vederea transmiterii/publicării anunțului de atribuire.
- i) Informează MDRAP cu privire la finalizarea livrării produselor, în termen de 10 zile de la acest eveniment, respectiv cu privire la data expirării perioadei de garanție tehnică produselor, în termen de 10 zile de la data expirării acestei perioadei, în vederea respectării obligației privind întocmirea și publicarea documentului constatator.

Art. 5 MODIFICAREA PROTOCOLULUI

- (1) Părțile pot decide modificarea prezentului Protocol, oricând pe durata de valabilitate a acestuia, prin act adițional consemnat în scris.

Art. 6 NOTIFICĂRI ȘI COMUNICĂRI

- (1) Orice solicitare, notificare sau informare, ce va fi trimisă de către o Parte celeilalte Părți, va avea formă scrisă și va fi considerată ca primită de către cealaltă parte dacă:
 - a) a fost înmănată persoanei destinate și aceasta a semnat de primire, în cazul expedierii prin utilizarea unui serviciu poștal cu confirmare de primire;
 - b) s-a primit confirmarea de primire din partea celeilalte părți (în sensul că toate paginile constituind comunicarea au fost transmise către destinatar), în cazul în care comunicarea a fost trimisă prin fax;
 - c) s-a primit confirmarea de primire din partea celeilalte părți a mesajului electronic trimis prin poșta electronică persoanelor desemnate.



(2) În cazul în care solicitarea/notificarea/informarea implică luarea unor decizii a căror fundamentare trebuie să aibă la bază și documente semnate în original de către cealaltă parte, acestea vor fi formalizate prin înregistrări în acest sens, în situația în care respectivele decizii au avut la bază comunicarea prin mijloace electronice.

Art. 7 CONFIDENȚIALITATE

(1) Partea care transmite informațiile va preciza documentele sau părțile din documente care au caracter confidențial.

(2) Partea care primește informațiile are obligația de a respecta caracterul confidențial al informațiilor primite.

(3) Părțile semnate se angajează să păstreze același nivel de confidențialitate a informațiilor ca și partea care a transmis respectivele informații.

Art. 8 LEGEA APLICABILĂ

(1) Prezentului Protocol i se va aplica și va fi interpretat în conformitate cu legea română.

(2) Pe durata prezentului Protocol, părțile vor avea dreptul să convină în scris asupra modificării anumitor clauze, prin act adițional. Orice modificare a prezentului Protocol va fi valabilă numai atunci când este convenită de toate părțile.

Art. 9 DISPOZIȚII FINALE

(1) Toate posibilele dispute rezultate din prezentul protocol sau în legătură cu el, pe care părțile nu le pot soluționa pe cale amiabilă, vor fi soluționate de instanțele competente.

(2) Protocolul este întocmit în număr de 3 exemplare, în limba română, câte unul pentru fiecare parte și un original pentru cererea de finanțare.

Art. 10 ÎNCETAREA PROTOCOLULUI

(1) Prezentul protocol încetează prin atingerea le termen.

(2) În situații justificate, MDRAP poate denunța unilateral prezentul protocol fiind ținut însă de îndeplinirea obligațiilor scadente.

(3) Neîndeplinirea de către una din părțile protocolului a obligațiilor menționate la art. 4, poate conduce la rezilierea prezentului protocol, partea responsabilă de neîndeplinirea obiectului acestuia fiind obligată să își asume sancțiunile prevăzute de legislația incidentă în materia achizițiilor publice.

Art. 11 DOCUMENTELE PROTOCOLULUI

(1) Chestionarele 2-3, sunt anexate prezentului Protocol și fac parte integrantă din acesta.

Semnături

Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice	PAUL STĂNESCU VICEPRIMINISTRU	<i>Semnătura</i>	<i>Data și locul semnării</i>
Unitatea Administrativ Teritorială Județul Neamț	Ionel ARSENE PREȘEDINTE	<i>Semnătura</i>	<i>Data și locul semnării</i>



Proiecte de reînnoire a parcului de material rulant pentru transportul public urban

Chestionar 2 – colectare de date

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	17 – 19 m
Troleibuze	18 m	-
Autobuze și midibuze electrice	18 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 amalia.tiplic@mdrap.ro și sava.chiserv@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 (studii de trafic, studii 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.

Atenție! Este necesar un timp apăsător pentru completarea chestionarului și pentru efectuarea culegerii de date aferente. Vă rugăm să planificați 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).

Chestionarul 2 poate fi completat și de orașele care NU au transmis către MDRAP în timp util Chestionarul 1. 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).



JASPERS va organiza un webinar (seminar online) de sprijin pentru completarea Chestionarului 2 și colectarea datelor aferente – în esență o sesiune de întrebări și răspunsuri. Acest webinar va avea loc joi 12 aprilie la ora 14:00, 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	5
Midibuz electric de cca. 8 m	14



[Signature]

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

Încărcarea se va realiza cu prize.



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 alimentare (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 electrică a troleibuzelor, nu luăm în 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, reducând 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).



Handwritten signature

- 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 CO₂, 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.

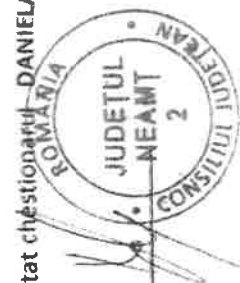


11. Verificați că în pachetul transmis (vă rugăm să includeți toate documentele într-o singură arhivă) sunt incluse:
 - Prezentul chestionar, atât în format semnat-ștampilat-scanat pdf (doar pagina cu semnătura), cât și în format editabil .docx (integral);
 - Pentru fiecare rută propusă a fi în scopul 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 "Substații-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



[Handwritten signature]

Proiecte 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.chiser@mdrap.ro și adina.florina@mdrap.ro până luni **25.06.2018 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 parcurs 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, Piatra Neamț, Pitești, 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 AbI

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 suprastructurale (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 furnizorul autobuzelor 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 $(20...40) \cdot n$ 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 $\geq 200...300$ 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

[Signature]

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 tramvaielei 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 km/h
9. **[Tb]** (Dacă este disponibilă) Viteza medie (aproximativă) a troleibuzelor în orașul dvs.: 19,4 km/h
10. **[Tv]** (Dacă este disponibilă) Viteza medie (aproximativă) a tramvaielor în orașul dvs.: km/h
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 parcursi pe zi de un vehicul de transport în comun, pentru ruta respectivă	Declivitatea maximă în rampă () pe ruta respectivă, dacă aceasta este ≥ 5%	Lungimea (m) și declivitatea medie (%) a porțiunii porțiunilor cu declivitate în rampă, dacă au o declivitate medie ≥ 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 peroanelor din refugiiile / stațiile pentru tramvai (m)	Lungimea maximă a peroanelor din refugiiile / stațiile pentru tramvai (m)	Înălțimea maximă a peroanelor (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. Strămutați, 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)...	Comentarii / argumentație:		
	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 tramvale etc.)	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
<p>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 finalizată din POA 4.1., deci orizontul de timp în care întreaga infrastructură este al doilea semestru al anului 2020.</p>			

IV. Postola utilizare pe termen lung a vehiculelor achiziționate prin prezentul proiect 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 decalitatea maximă în rampă (%) pe întreaga rețea de transport în comun operată cu vehicule pe pneuri dacă aceasta este ≥5% și comentați / discutați.

Handwritten signature

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

22. [AbE 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 $\geq 5\%$. Comentarii / 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 ȘTEFAN CEL MARE – BLOC 40 DĂRMĂNEȘTI;
- CARREFOUR – GARA – BL. TURN P-ȚA CENTRALĂ – VĂLENI;
- SARATA – PETRODAVA – GARĂ – P-ȚA CENTRALĂ – CIRITEI;
- CALEA ROMANULUI – HOTEL CEAHLĂUL – 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 contorizare 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, la care există 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 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 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 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

