



HOTĂRÂRE

de aprobare a participării în cadrul proiectului, de aprobare a indicatorilor tehnico-economici, 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 pentru proiectul „Achiziție de mijloace de transport public - autobuze electrice cu lungimea de 10 m ”

Consiliul local al municipiului Constanța întrunit în ședința ordinară din data de 31.07.2018,

Luând în dezbatere expunerea de motive nr. 122114/23.07.2018 a domnului primar Decebal Făgădău și raportul de specialitate al Direcției dezvoltare și fonduri europene nr. 122115/23.07.2018, raportul Comisiei de specialitate nr. 1 de studii, prognoze economico-sociale, buget finanțe și administrarea domeniului public și privat al municipiului Constanța, raportul Comisiei de specialitate nr. 3 de servicii publice, comerț, turism și agrement, raportul Comisiei de specialitate nr. 5 pentru administrație publică, juridică, apărarea ordinii publice, respectarea drepturilor și libertăților cetățeanului;

Având în vedere prevederile Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de Investiții 4e - Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare Obiectiv specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă- apelul de proiecte dedicat cererilor de finanțare depuse în parteneriat cu Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, ca lider de parteneriat.

În temeiul prevederilor art.36 alin.(2) lit.b) și art. 115 alin.(1) lit.b) din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE

ART 1. Se aprobă participarea UAT Municipiul Constanța, ca partener în cadrul proiectului „Achiziție de mijloace de transport public – autobuze electrice cu lungimea de 10 m”, în vederea depunerii și obținerii finanțării acestuia din cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 4.1.

ART 2. Se aprobă Acordul de parteneriat ce va fi încheiat între Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice ca lider de parteneriat și UAT Municipiul Constanța, partener, în vederea pregătirii și implementării în comun a proiectului „Achiziție de mijloace de transport public – autobuze electrice cu lungimea de 10 m” conform anexei nr. 1.

ART 3. Se aprobă Protocolul de asociere privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale, încheiat între Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, lider de parteneriat și UAT Municipiul Constanța, în vederea realizării în

comun a achiziției de mijloace de transport public - autobuze electrice, stații de reîncărcare a autobuzelor electrice și echipamente/sisteme de transport inteligente, în cadrul proiectului „Achiziție de mijloace de transport public – autobuze electrice cu lungimea de 10 m” conform anexei nr. 2.

ART 4. Se aprobă achiziționarea de către MDRAP în numele UAT Municipiul Constanța, a unui număr de 21 autobuze electrice (AbE10S) cu lungimea de 10 m, 5 stații de încărcare rapidă (SiR), 21 stații de încărcare lentă (SiL).

ART 5. Se aprobă indicatorii tehnico-economici aferenți proiectului „Achiziție de mijloace de transport public – autobuze electrice cu lungimea de 10 m” conform anexei nr. 3.

ART 6. Se aprobă valoarea eligibilă aferentă mijloacelor de transport public, stațiilor de reîncărcare, a echipamentelor/sistemelor de transport inteligente, solicitate la finanțare, și a altor activități eligibile proprii din proiect ale UAT Municipiul Constanța, în cadrul proiectului „Achiziție de mijloace de transport public – autobuze electrice cu lungimea de 10 m”, în cuantum de 56.388.223,95 lei cu TVA.

ART 7. Se aprobă contribuția proprie în proiect a UAT Municipiul Constanța, reprezentând contribuția de minimum 2 % din valoarea eligibilă aferentă tuturor activităților proprii din proiect, în cuantum de 1.127.764,48 lei.

ART 8. Se aprobă achitarea eventualelor cheltuieli neeligibile corespunzătoare investițiilor aferente UAT Municipiul Constanța în cadrul proiectului „Achiziție de mijloace de transport public – autobuze electrice”.

ART 9. Se vor asigura sumele reprezentând cheltuielile conexe ce pot apărea pe durata implementării activităților proprii ale proiectului „Achiziție de mijloace de transport public – autobuze electrice cu lungimea de 10 m”, pentru implementarea în condiții optime a investițiilor propuse și a activităților complementare acestora.

ART 10. Se vor asigura toate resursele financiare necesare implementării investițiilor aferente UAT Municipiul Constanța în cadrul proiectului „Achiziție de mijloace de transport public – autobuze electrice cu lungimea de 10 m”, în condițiile rambursării/ decontării ulterioare a cheltuielilor din fondurile europene și structurale de investiții.

ART 11. Se împuternicește domnul Făgădău Decebal, primarul municipiului Constanța să semneze Acordul de parteneriat și Protocolul de asociere privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale ce va fi încheiat între Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice - lider de proiect și UAT Municipiul Constanța.

ART 12. Anexa nr.1, anexa nr.2, anexa nr.3 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

ART 13. Compartimentul relații consiliul local și administrația locală va comunica prezenta hotărâre Direcției dezvoltare și fonduri europene, Direcției financiare pentru aducerea la îndeplinire și spre știință Instituției prefectului județului Constanța.

ART 14. Prezenta hotărâre va fi adusă la cunoștința publică prin afișare la sediul Primăriei municipiului Constanța și publicarea pe site-ul propriu .

Prezenta hotărâre a fost votată de consilierii locali, astfel:

_____ pentru, _____ împotrivă, _____ abțineri.

La data adoptării sunt în funcție _____ consilieri din 27 membri.

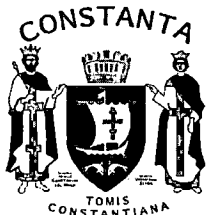
PREȘEDINTE ȘEDINȚĂ

**CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR**

MARCELA ENACHE

CONSTANȚA

NR. _____ / _____



ROMANIA
JUDEȚUL CONSTANTA
MUNICIPIUL CONSTANȚA
PRIMAR
NR. 122114/23.07.2018

EXPUNERE DE MOTIVE

Având în vedere prevederile Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4 - Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de Investiții 4e - Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectiv specific 4.1 - Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă,

Ținând cont de Ghidul condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte cu nr. POR/2018/4/4.1/3/ în parteneriat cu Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice,

Luând în considerare cerința aprobării prin HCL a următoarelor:

- participarea în cadrul proiectului;
- indicatorii tehnico-economici;
- cheltuielile legate de proiect;
- Acordul de parteneriat;
- Protocolul de asociere privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale în vederea achiziționării de mijloace de transport public 21 autobuze electrice (AbE10S) cu lungimea de 10 m, 5 stații de încărcare rapidă (SiR), 21 stații de încărcare lentă (SiL),

În temeiul prevederilor art. 45, alin. (6), din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, inițiez proiectul de hotărâre de aprobare a participării în cadrul proiectului, de aprobare a indicatorilor tehnico-economici, 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 pentru proiectul „Achiziție de mijloace de transport public- autobuze electrice- 10 m”.

PRIMAR,

DECEBAL FĂGĂDĂU



Anexa nr.1 la HCL nr.

ACORD DE PARTENERIAT

Nr. _____ /MDRAP/ _____

Nr. _____ /UAT/ _____

dintre

MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE
ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE

și

UNITATEA ADMINISTRATIV-TERITORIALĂ
MUNICIPIUL CONSTANȚA

pentru pregătirea și implementarea proiectului „Achiziție de mijloace de transport public -
autobuze electrice” - („cererea de finanțare nr.”)



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 CO₂), 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 CO₂, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice în parteneriat cu unitățile administrativ-teritoriale orașe/municipii, după caz, întocmește proiectul „Achiziție de mijloace de transport public - autobuze electrice”, denumit în continuare Proiectul, depus 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.*

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, în principal, unitățile administrativ-teritoriale municipii reședință de județ, 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 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 PRELABILE

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 rambursare¹ (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

Și

Unitatea administrativ-teritorială Municipiul Constanța, în calitate de **Partener**, cu sediul în Bd. Tomis, nr. 51, localitatea Constanța, județul Constanța, România, cod poștal 900725, telefon 0241/488100, fax 0241/488188, poștă electronică primaria@primaria-constanta.ro, cod fiscal 4785631, reprezentat legal prin domnul Decebal FĂGĂDAU, Primar al municipiului Constanța, 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:

- RO29TREZ231504102X028682

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului: Trezoreria Municipiului Constanța

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de rambursare/prefinanțare²:

- RO50TREZ23121A480101XXXX - Cont de rambursare an curent - Fondul European de Dezvoltare Regională

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

² Se vor avea în vedere prevederile art. 38 alin. 2 din Normele metodologice aprobate prin H.G. nr. 93/2016;



- RO94TREZ23121A480102XXXX - Cont de rambursare ani anteriori - Fondul European de Dezvoltare Regională
- RO 10TREZ23121A426900XXXX - Cont pentru finanțare Buget de stat
- RO41TREZ23121A480103XXXX - Cont prefinanțare - Fondul European de Dezvoltare Regională

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului: Trezoreria Municipiului Constanța

Art. 2 SCOPUL ȘI OBIECTUL ACORDULUI DE PARTENERIAT

- (1) 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 „Achiziție de mijloace de transport public - autobuze electrice”.
- (2) 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.
- (3) 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.
- (4) Prezentul Acord constituie anexă la cererea de finanțare.
- (5) Prezentul Acord se referă la achiziționarea a:
 - 21 autobuze electrice (AbE1S) cu lungimea de 10 m, cu o valoare totală estimată de 42.000.000,00 lei fără TVA, respectiv 49.980.000,00 lei cu TVA;
 - 5 stații de încărcare rapidă (SiR), cu o valoare totală estimată de 2.500.000,00 lei fără TVA, respectiv 2.975.000,00 lei cu TVA;
 - 21 stații de încărcare lentă (SiL), cu o valoare totală estimată de 2.625.000,00 lei fără TVA, respectiv 3.123.750,00 lei cu TVA.

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 Municipiul Constanța 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 Municipiul Constanța;
- d) Va întreprinde, în numele și pentru UAT Municipiul Constanța 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 partener, 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 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 Carmina Ionela Popescu - membru, Șef Serviciu Pregătire și Implementare Proiecte POR, Direcția Dezvoltare și Fonduri Europene, telefon 0241/488132, adresa electronică: carmina.popescu@primaria-constanta.ro și d-nei Monika Tischler membru supleant, consilier Direcția Dezvoltare și Fonduri Europene, telefon 0241/488132, adresa electronică: monika.tischler@primaria-constanta.ro.
- 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 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 parteneriat	<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>



Partener - UAT Municipiul
Constanța

Valoarea totală a activităților proprii incluse în proiect

Valoarea corespunzătoare activităților neeligibile proprii din proiect (în lei și %) - 0,00 lei

Valoarea eligibilă aferentă activităților proprii incluse din proiect- 56.388.223, 95 lei

Valoarea contribuției partenerului la valoarea eligibilă aferentă activităților proprii incluse în proiect - 1.127.764, 48 lei, reprezentând 2%.

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 management³, 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 finanțare⁴.

³ A se vedea art. 35 alin (1) din Normele metodologice aprobate prin HG nr. 93/2016;

⁴ A se vedea art. 8 alin (1) din OUG nr. 40/2015).



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 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 înaintea 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 îndeplinirii 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;



- (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), înaintea 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 finanțării 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 2 exemplare⁵, în limba română, câte unul pentru fiecare parte.
- (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 partener;
 - 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;

⁵ În funcție de numărul partenerilor;



- 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;
- Minimum Anunțul de intenție publicat în Suplimentul la JOUE (Art. 7 alin. 2 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007);
- 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	<i>Numele, prenumele și funcția reprezentantului legal al organizației/instituției</i>	<i>Semnătura</i>	<i>Data și locul semnării</i>
Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice	PAUL STĂNESCU VICEPRIMINISTRU		
Partener	DECEBAL FĂGĂDĂU PRIMAR		



Anexa nr. 2 la HCL nr.

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
MUNICIPIUL CONSTANȚA**

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"
- („cererea de finanțare nr.”)



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 Municipiul Constanța, 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 (AbE10S) cu lungimea de 12 m, 5 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 UAT Municipiul Constanța 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 Municipiul Constanța, în calitate de **Partener**, cu sediul în Bd. Tomis, nr. 51, localitatea Constanța, județul Constanța, România, cod poștal 900725, telefon 0241/488100, fax 0241/488188, poștă electronică primaria@primaria-constanta.ro, cod fiscal 4785631, reprezentat legal prin domnul Decebal FĂGĂDĂU, Primar al municipiului Constanța, 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 exploatarei 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 în numele și pe seama UAT Municipiul Constanța, de către MDRAP, în conformitate cu prevederile art. 44 din Legea nr. 98/2016.

(2) În sensul prevederilor alin. (1), UAT Municipiul Constanța 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 UAT Municipiul Constanța 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 (AbE1S) cu lungimea de 10 m, cu o valoare totală estimată de 42.000.000,00 lei fără TVA, respectiv 49.980.000,00 lei cu TVA;
- 5 stații de încărcare rapidă (SiR), cu o valoare totală estimată de 2.500.000,00 lei fără TVA, respectiv 2.975.000,00 lei cu TVA;
- 21 stații de încărcare lentă (SiL), cu o valoare totală estimată de 2.625.000,00 lei fără TVA, respectiv 3.123.750,00 lei cu 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 organiza achiziția de mijloace de transport public - autobuze electrice și echipamente în numele și pe seama UAT Municipiul Constanța, în conformitate cu prevederile legale în vigoare.
- b) Organizează și derulează procedura de atribuire în numele și pe seama UAT Municipiul Constanța conform prevederilor legale incidente și documentației de atribuire însușite de UAT, contractul 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 UAT Municipiul Constanța, orice demers necesar derulării și finalizării procedurii de atribuire.
- d) Întocmește și păstrează dosarul achiziției publice.
- e) Transmite UAT Municipiul Constanța, 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 UAT Municipiul Constanța

- 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 înscrisuri 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 semnatare 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 2 exemplare¹, în limba română, câte unul pentru fiecare parte.

Art. 10 ÎNCETAREA PROTOCOLULUI

(1) Prezentul protocol încetează prin ajungerea la 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) Chestionare 2-3, sunt anexate prezentului Protocol și fac parte integrantă din acesta.

Semnături

MDRAP	PAUL STĂNESCU	<i>Semnătura</i>	<i>Data și locul semnării</i>
	VICEPRIMINISTRU		
UAT: Municipiul Constanța	DECEBAL FĂGĂDĂU PRIMAR	<i>Semnătura</i>	<i>Data și locul semnării</i>

¹ În funcție de numărul partenerilor;

Anexa nr. 3 la HCL nr.

Indicatori tehnico-economici aferenți proiect "Achiziție de mijloace de transport publice -autobuze electrice", realizat în parteneriat cu MDRAP

În urma analizei efectuate de Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației publice împreună cu municipiul Constanța prin colectarea datelor necesare în cadrul Chestionarelor 1 - 3, precum și a analizei JASPERS privind necesarul de autobuze electrice și a stațiilor de încărcare, au rezultat următorii indicatori tehnico-economici aferenți proiectului "Achiziție de mijloace de transport publice -autobuze electrice", realizat în parteneriat cu MDRAP:

Oraș	Rută/ UM	AbE10S			TVA			Total cu TVA		
		AbE10S	SiR	SiL						
Constanța	3	4	5	4	380.000,00	9.000,00	24.000,00	2.380.000,00	509.000,00	149.000,00
Constanța	42	13		13						
Constanța	5B	4		4						
Total nr. mijloace de transport/nr. total stații	buc	21		21						
Preț estimativ/buc. vehicul (lei)/Preț estimativ/buc. stație (lei)	lei	2.000.000,00	500.000,00	125.000,00	380.000,00	9.000,00	24.000,00	2.380.000,00	509.000,00	149.000,00
Preț estimativ total vehicul (lei)/Preț estimativ total stație (lei)	lei	42.000.000,00	2.500.000,00	2.625.000,00	7.980.000,00	475.000,00	498.750,00	49.980.000,00	2.975.000,00	3.123.750,00
cheltuieli de informare si publicitate*	lei	87.205,00			16.568,95			103.773,95		
cheltuieli cu salariile *	lei	51.000,00			0,00			51.000,00		
cheltuieli cu avize si acorduri necesare pentru instalarea statiilor de incarcare *	lei	130.000,00			24.700,00			154.700		
Total (lei)*	lei	47.393.205,00			8.995.018,95			56.388.223,95		

Notă: AbE10 - autobuze electrice cu lungimea de 10,0 m.

SiR - Stație încărcare rapidă;

SiL - Stație încărcare normală.



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CONSTANȚA
DIRECȚIA DEZVOLTARE ȘI FONDURI EUROPENE
NR.122115 /23.07.2018

RAPORT DE SPECIALITATE

al proiectului de Hotărâre de aprobare a participării în cadrul proiectului, de aprobare a indicatorilor tehnico-economici, 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 pentru proiectul „Achiziție de mijloace de transport public - autobuze electrice ”

Având în vedere prevederile OUG nr. 47/2018 privind stabilirea unor măsuri de urgentare a absorbției fondurilor europene,

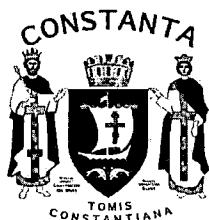
Ținând cont de Ghidul specific CONDIȚII SPECIFICE DE ACCESARE A FONDURILOR ÎN CADRUL APELULUI DE PROIECTE CU NUMĂRUL POR/2018/4/4.1/3/ÎN PARTENERIAT, AXA PRIORITARĂ 4, PRIORITATEA DE INVESTIȚII 4e, OBIECTIVUL SPECIFIC 4.1 - REDUCEREA EMISIILOR DE CARBON ÎN MUNICIPIILE REȘEDINȚĂ DE JUDEȚ PRIN INVESTIȚII BAZATE PE PLANURILE DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ

Luând în considerare oportunitatea de a participa în cadrul proiectului „Achiziție de mijloace de transport public - autobuze electrice”, realizat în parteneriat cu Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, proiect ce are ca obiectiv achiziționarea unui număr de 21 autobuze electrice de 10 metri, 21 stații de încărcare lentă și 5 stații încărcare rapidă.

Unitatea Administrativ Teritorială Municipiul Constanța are obligația de a aproba prin Hotărâre a Consiliului local municipal participarea în cadrul proiectului, indicatorii tehnico-economici, cheltuielile legate de proiect, Acordul de parteneriat, Protocolul de asociere privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale.

Având în vedere cele expuse, propunem să inițiați un proiect de hotărâre a Consiliului local al municipiului Constanța pentru aprobarea participării în cadrul proiectului, de aprobare a indicatorilor tehnico-economici, 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 pentru proiectul „Achiziție de mijloace de transport public - autobuze electrice ”

DIRECTOR EXECUTIV
VIORICA ANI MERLĂ



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
MUNICIPIUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL
COMISIA DE SPECIALITATE NR. 5 – PENTRU ADMINISTRAȚIE
PUBLICĂ LOCALĂ, JURIDICĂ, APĂRAREA ORDINII PUBLICE,
RESPECTAREA DREPTURILOR ȘI LIBERTĂȚILOR CETĂȚEANULUI

R A P O R T

Văzând expunerea de motive a d-lui primar înregistrată sub nr. 122114/23.07.2018 ;

Analizând proiectul de hotărâre de aprobare a participării în cadrul proiectului, de aprobare a indicatorilor tehnico-economici, 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 pentru proiectul „Achiziție de mijloace de transport public- autobuze electrice ”

Comisia, întrunită azi 24.07.2018, în conformitate cu prevederile art.44 alin.1 din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, avizează:

Favorabil/~~nefavorabil~~ proiectul de hotărâre prezentat.

PREȘEDINTE COMISIE,

ADRIANA ARGHIRESCU



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
MUNICIPIUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL
COMISIA DE SPECIALITATE NR. 5 – PENTRU ADMINISTRAȚIE
PUBLICĂ LOCALĂ, JURIDICĂ, APĂRAREA ORDINII PUBLICE,
RESPECTAREA DREPTURILOR ȘI LIBERTĂȚILOR CETĂȚEANULUI

R A P O R T

Văzând expunerea de motive a d-lui primar înregistrată sub nr. 122114/23.07.2018 ;

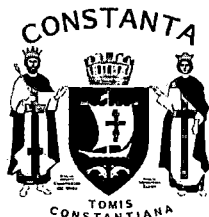
Analizând proiectul de hotărâre de aprobare a participării în cadrul proiectului, de aprobare a indicatorilor tehnico-economici, a cheltuielilor legate de proiect, precum și de aprobare a Acordului de parteneriat și a Protocolului de asociere privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale pentru proiectul „Achiziție de mijloace de transport public- autobuze electrice ”

Comisia, întrunită azi 24.07.2018, în conformitate cu prevederile art.44 alin.1 din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, avizează:

Favorabil/~~nefavorabil~~ proiectul de hotărâre prezentat.

PREȘEDINTE COMISIE,

ADRIANA ARGHIRESCU



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
MUNICIPIUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL
COMISIA DE SPECIALITATE NR. 3 – SERVICII PUBLICE, COMERȚ
TURISM ȘI AGREMENT

R A P O R T

Văzând expunerea de motive a d-lui primar înregistrată sub nr. 122114/23.07.2018;

Analizând proiectul de hotărâre de aprobare a participării în cadrul proiectului, de aprobare a indicatorilor tehnico-economici, 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 pentru proiectul „Achiziție de mijloace de transport public- autobuze electrice ”

Comisia, întrunită azi 24.07.2018, în conformitate cu prevederile art.44 alin.1 din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, avizează:

Favorabil/~~nefavorabil~~ proiectul de hotărâre prezentat.

PREȘEDINTE COMISIE,

CĂTĂLIN-FLORIN PAPUC



ROMÂNIA
JUDEȚUL CONSTANȚA
MUNICIPIUL CONSTANȚA
CONSILIUL LOCAL
COMISIA DE SPECIALITATE NR. 3 – SERVICII PUBLICE, COMERȚ
TURISM ȘI AGREMENT

R A P O R T

Văzând expunerea de motive a d-lui primar înregistrată sub nr. 122114/23.07.2018;

Analizând proiectul de hotărâre de aprobare a participării în cadrul proiectului, de aprobare a indicatorilor tehnico-economici, 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 pentru proiectul „Achiziție de mijloace de transport public- autobuze electrice ”

Comisia, întrunită azi 24.07.2018, în conformitate cu prevederile art.44 alin.1 din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, avizează:

Favorabil/~~nefavorabil~~ proiectul de hotărâre prezentat.

PREȘEDINTE COMISIE,

CĂTĂLIN-FLORIN PAPUC

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

Chestionar 1 – expresie de interes

Partea I - Introducere

- 1.1. 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, conform următoarelor principii:
- MDRAP va realiza, cu sprijinul JASPERS, evaluarea nevoilor orașelor, va efectua procedurile de achiziție publică, și va completa cererile de finanțare aferente (beneficiar principal al proiectelor fiind MDRAP), și de asemenea va realiza construcția instituțională asociată proiectelor;
 - Orașele vor completa trei chestionare pregătite de JASPERS (dintre care primul este cel de față) în vederea identificării nevoilor de material rulant și a particularităților aferente sistemelor de transport public (TP) corespunzătoare.
- 1.2. Proiectele vizează achiziționarea de vehicule de TP moderne cu 100% podea joasă, exclusiv din cele șapte clase prezentate în tabelul de mai jos. Detaliile de capacitate aferente claselor ar putea fi rafinate în urma analizei răspunsurilor de la orașe la *Chestionarul 1*.

Clasă de vehicule	Capacitate (lungime în m)		
Tramvaie	30 – 32,5 m	23 – 25 m	17 – 19 m
Troleibuze	18 m	12 m	-
Autobuze electrice	18 m	12 m	(10 sau 8 m, urmează a fi decis)

- 1.3. Autobuzele electrice sunt preconizate a fi achiziționate în 2 – 3 subclase tehnologice privind sursa de alimentare (în funcție de dimensiunile și particularitățile sistemului de TP din fiecare oraș), inclusiv o subclasă compatibilă cu alimentarea de la rețele de troleibuz existente. Autobuze cu orice alt tip de propulsie (ex. hibridă, GNC, bioetanol) nu fac obiectul prezentelor proiecte.
- 1.4. Calendarul preconizat pentru implementarea proiectelor este:
- Completarea *chestionarului 1* (privind expresia de interes din partea orașului): distribuit – 23.03, termen limită pentru completare – 30.03.
 - Completarea *chestionarului 2* (privind evaluarea detaliată a nevoilor pentru material rulant): distribuit – 30.03, termen limită pentru completare – 16.04.

- Completarea *chestionarului 3* (privind specificații tehnice detaliate pentru materialul rulant): distribuit – 26.04, termen limită pentru completare – 3.05.
- Documentație de licitație în formă draft: 15.05– 22.05.
- Desfășurarea procedurilor de achiziție publică a materialului rulant: 1.06 – 30.09.2018
- Livrarea noilor vehicule ianuarie 2019 – decembrie 2021.

1.5. Principii generale

- 1.5.1. Pentru reședințele de județ și Municipiul București, proiectele pot fi finanțate din anvelopa financiară alocată orașului (respectiv 120% luând în calcul supracontractarea), fiind însă disponibilă, exclusiv în scopul prezentelor proiecte, o anvelopă suplimentară de 30% din alocarea inițială (anvelopa totală disponibilă fiind așadar de 150% din alocare). Pentru celelalte apeluri din Obiectivul specific 3.2 se are în vedere același principiu, respectiv o anvelopă suplimentară de maximum 30% din alocarea financiară.
- 1.5.2. Vehiculele vor fi achiziționate cu garanție extinsă, cu piese de schimb și cu servicii de întreținere incluse (pentru o perioadă de cca. 8 – 12 ani). Serviciile de întreținere vor fi obligatorii cel puțin pentru autobuzele electrice, iar contravaloarea acestora va fi suportată din bugetul local / al operatorului.
- 1.5.3. Proiectele vizează exclusiv înnoirea materialului rulant, în sensul înlocuirii materialului rulant de pe rute de TP actualmente deservite de material rulant depășit sau altfel necorespunzător. Materialul rulant înlocuit și care mai are însă viață reziduală va putea fi folosit pentru creșterea frecvențelor de operare pe alte rute, sau pentru introducerea de noi servicii de TP (spre exemplu noi rute în zona funcțională urbană / zona metropolitană).
- 1.5.4. Sunt așadar eligibile pentru prezentul proiect toate orașele care aveau un sistem de TP urban funcțional la data de 1.01.2018.
- 1.5.5. Este eligibilă achiziționarea de tramvaie și troleibuze pentru rute actualmente necorespunzătoare operării vehiculelor moderne, dar a căror infrastructură (cale de rulare, rețea de contact etc.) este în curs de modernizare, cu studii de fezabilitate finalizate privind modernizare, sau cu un contract semnat pentru realizarea studiilor de fezabilitate pentru modernizare la data transmiterii *chestionarului 2*.
- 1.5.6. Orașele beneficiare trebuie să demonstreze progrese în sensul implementării contractelor de servicii publice conforme cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007.

- 1.5.7. Prin proiect vor fi achiziționate echipamentele pentru alimentarea autobuzelor electrice, orașele fiind însă responsabile cu obținerea avizelor și acordurilor precum și cu rezolvarea altor aspecte instituționale (spre exemplu privind dreptul de proprietate) necesare instalării acestora, cu asigurarea utilităților necesare, precum și cu realizarea instalării efective a acestora.
- 1.5.8. Orașele beneficiare sunt responsabile pentru îndeplinirea unor măsuri complementare pentru punerea în funcțiune cu succes a noilor vehicule, precum și pentru operarea ulterioară în condiții optime ale acestora. Aceste măsuri vor privi aspecte precum starea infrastructurii (inclusiv stații sau peroane), starea dotărilor din depouri sau autobaze, alte îmbunătățiri sistemice aduse serviciului de transport public (spre exemplu privind informarea călătorilor), alte aspecte conexe privind orientarea în direcția mobilității urbane durabile (spre exemplu reglementarea parcării în zona centrală). Aceste măsuri vor fi angajate de către orașe în cadrul *Chestionarului 2* și *Chestionarului 3*.
- 1.5.9. În sensul celor menționate la punctele anterioare, anterior programării livrării lotului de vehicule corespunzător fiecărui oraș, vor fi verificate:
- Existența contractului de servicii publice conform directivei UE 1370/2007.
 - Dacă este cazul, finalizarea instalării echipamentelor de alimentare pentru autobuzele electrice.
 - Îndeplinirea măsurilor complementare.
- În cazul neîndeplinirii acestora, lotul de vehicule va fi realocat și livrat altui oraș / altor orașe care îndeplinesc condițiile respective, orașul în cauză fiind deprioritizat de pe lista de livrări până la momentul îndeplinirii condițiilor menționate.
- 1.5.10. În cazul în care mai multe orașe îndeplinesc condițiile menționate, vor avea prioritate orașele care demonstrează implementarea unui număr mai mare de acțiuni care să favorizeze transportul public și pe cel nemotorizat în dauna transportului motorizat privat.
- 1.5.11. În vederea sprijinirii pregătirii prezentelor proiecte, orașele vor preda odată cu *Chestionarul 2* studiile de oportunitate, de trafic, calculele privind reducerea emisiilor de CO₂, sau alte documentații pregătite (sau în lucru) aferente proiectelor respective, în starea în care sunt ele (inclusiv dacă sunt documente în lucru) la momentul predării *Chestionarului 2*.
- 1.5.12. Sunt admise la finanțare prin POR 2014 – 2020 și alte proiecte privind achiziția de material rulant, eventual implementate în paralel, exclusiv de către orașe/municipii, în condițiile îndeplinirii cerințelor din ghidurile specifice aferente obiectivelor specifice 3.2 și 4.1.

Partea II - Chestionar

În cazul în care orașul dvs. este interesat în a beneficia de schema de reînnoire a materialului rulant descris în prezentul document, în condițiile menționate mai sus, vă rugăm să completați datele de mai jos, și să transmiteți documentul, semnat și scanat, către adresele amalia.tiplic@mdrap.ro și sava.chiser@mdrap.ro până la 30.03.2018 ora 12:00.

Acest document reprezintă o **expresie de interes** și nu reprezintă un angajament din partea vreuneia dintre părți.

2.1 Numele municipiului: Constanța

2.2 Orașul nostru este / nu este interesat (bifați căsuța corespunzătoare) de a beneficia de proiectele de reînnoire a materialului rulant pentru TP urban ce urmează a fi implementate de către MDRAP cu sprijinul JASPERS.

2.3 Estimăm un necesar grosier de vehicule indicat în tabelul de mai jos, și în acest sens estimăm că probabilitatea de a îndeplini condițiile discutate în Partea I a acestui chestionar (atât cele sistemice cât și cele particulare aferente rutelor care ar urma să fie deservite de noile vehicule) în decursul anilor 2018 și 2019 este semnificativă.

Tipul de vehicul:	Număr:
Tramvaie de dimensiuni mari (din gama de lungime 30 – 32,5 m)	
Tramvaie de dimensiune medii (din gama de lungime 23 – 25 m)	
Tramvaie de dimensiune mici (din gama de lungime 17 – 19 m)	
Troleibuze articulate (de 18 m lungime)	
Troleibuze nearticulate (de 12 m lungime)	
Autobuze electrice articulate (de 18 m lungime)	
Autobuze electrice nearticulate (de 12 m lungime)	20 buc.
Autobuze electrice de dimensiuni mici (midibuze de 8 sau 10 m)	21 buc.

2.4 (Opțional) Dacă ați indicat midibuze, menționați și eventual argumentați dimensiunea (8 m sau 10 m) care considerați că ar fi optimă pentru orașul dvs. De asemenea indicați, dacă este cazul, alte comentarii cu privire la clasele de vehicule specificate mai sus. În mod specific, indicați dacă luați în calcul operarea de tramvaie bidirecționale (cu două posturi de comandă).

Considerăm că dimensiunile de 8 m sau 10 m ar fi ideale pentru municipiul Constanța în vederea accesului în Zona Peninsulară, pe străzile adiacente unităților de învățământ, în zonele cu densitate mare de construcții (str. Unirii, str. Nicolae Iorga, str. Liliacului, etc.) unde, din cauza infrastructurii, accesul cu autobuzele de 12 m este îngreunat.

2.5 În vederea relaționării cu MDRAP și JASPERS pentru implementarea cu succes a acestui proiect, desemnăm următoarea persoană, vorbitoare de limbă engleză, ca punct de contact din partea primăriei:

nume și prenume Lupașcu George, poziție consilier Direcția Dezvoltare și Fonduri Europene, adresă de e-mail: george.lupascu@primaria-constanta.ro
telefon mobil: +40 725524143,

respectiv a operatorului de transport public:

nume și prenume Niță Nicolae Bogdan, poziție Director General Executiv RATC, adresă de e-mail bogdan.nita@ratc.ro.

Profilul ideal al reprezentantului primăriei: persoană de execuție (sau eventual cu funcție de conducere de rang inferior) cu experiență în pregătirea proiectelor cu finanțare europeană, ideal să fi fost implicat în coordonarea elaborării PMUD, orientată pe detalii și bună cunoscătoare a operării pe calculator, și care să aibă suficient timp pentru a putea reacționa în timp în vederea implementării proiectului.

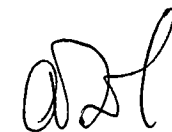
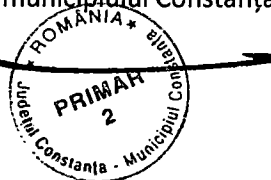
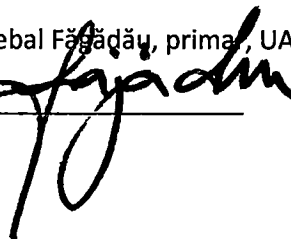
Profilul ideal al reprezentantului operatorului: expert tehnic, cu bune cunoștințe privind partea de operații TP, cu funcție de conducere de rang inferior sau mediu, din divizia / direcția de transport electric (dacă orașul dispune de troleibuze sau/și tramvaie), ideal să fi fost implicat în coordonarea elaborării PMUD, orientată pe detalii și bună cunoscătoare a operării pe calculator, și care să aibă suficient timp pentru a putea reacționa în timp în vederea implementării proiectului.

Data completării: 30.03.2018

Numele, poziția, instituția persoanei care a completat chestionarul: Ani Merlă, director executiv, Primăria municipiului Constanța

Reprezentant legal: Decebal Făgădu, primar, UAT municipiului Constanța

Semnătura și ștampila



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	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 amalia.tiplic@mdrap.ro și sava.chiser@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.

Atenție! Este necesar un timp apreciabil 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.: Constanța
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):

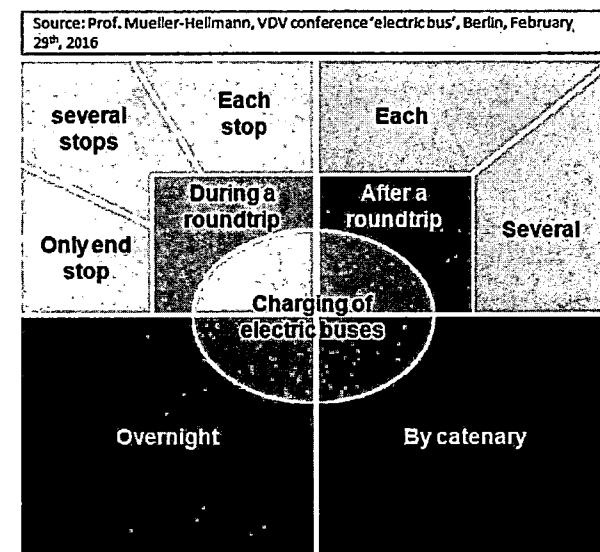
Tramvai din gama 30 - 32,5 m	
Tramvai din gama 23 - 25 m	
Tramvai din gama 17 - 19 m	
Troleibuz articulat de cca. 18 m	
Troleibuz solo de cca. 12 m	
Autobuz electric articulat de cca. 18 m	
Autobuz electric solo de cca. 12 m	20
Midibuz electric de cca. 10 m	21
Midibuz electric de cca. 8 m	

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).

Având în vedere intervalul de succedare a mijloacelor de transport pe linia Constanța-Lăpușenanu-Sat

Vacanță este de 7- 10 mi, lungimea traseului pe un sens fiind de 11,2 km, propunem următoarele

moduri de încărcare: After a roundtrip - each și Overnight.



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 "Substatii-depouri.kmz" care să conțină informații despre toate substațiile de tracțiune din rețea, introducând parametrii acestora în descrierea fiecăreia.

Nu este cazul.

7. Pentru orașele 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.

Nu este cazul.

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.

Nu este cazul.

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 capacitate 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.



S-au ales aceste rute pentru că se regăsesc pe amplasamentul proiectelor prioritare din PMUD, selectate de Autoritatea Urbană pentru a fi implementate din POR 2014-2020, Axa prioritară 4.1.

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.

Sistem de informare călători audio/video, inclusiv pentru persoanele cu dizabilități.

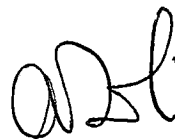
11. Verificați că în pachetul transmis (vă rugăm să includeți toate documentele într-o singură arhivă) sunt incluse:

- 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.

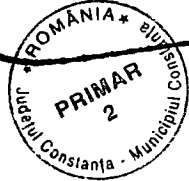
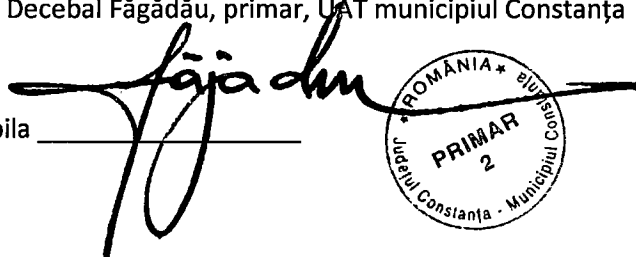
Data completării: 23.04.2018

Numele persoanei care a completat chestionarul: Ani Viorica Merlă



Reprezentant legal: Decebal Făgădău, primar, UAT municipiul Constanța

Semnătura și ștampila



ROMANIA
PRIMAR
Municipiul Constanța - Municipiul Constanța

Nr.	Descrierea câmpului	Completați doar în câmpurile verzi:	Instrucțiuni ajutătoare, exemple:
3.1	Completați foaia de lucru "Date parc actual" cu toate vehiculele de transport public utilizate actualmente de către operator în prestarea serviciului.		
3.2	Prin centralizarea datelor aferente tuturor rutelor propuse a fi în scopul prezentului proiect, urmează a fi achiziționate următorul număr de vehicule (adunați valorile corespunzătoare din câmpurile 2.7.1 - 2.7.9 din fiecare fișier de rută):		
3.3	Tramvai din gama 30 - 32,5 m		(Suma valorilor din câmpurile 2.7.1 din fișierele corespunzătoare rutelor)
3.4	Tramvai din gama 23 - 25 m		(Suma valorilor din câmpurile 2.7.2 din fișierele corespunzătoare rutelor)
3.5	Tramvai din gama 17 - 19 m		(Suma valorilor din câmpurile 2.7.3 din fișierele corespunzătoare rutelor)
3.6	Troleibuz articulat de cca. 18 m		(Suma valorilor din câmpurile 2.7.4 din fișierele corespunzătoare rutelor)
3.7	Troleibuz solo de cca. 12 m		(Suma valorilor din câmpurile 2.7.5 din fișierele corespunzătoare rutelor)
3.8	Autobuz electric articulat de cca. 18 m		(Suma valorilor din câmpurile 2.7.6 din fișierele corespunzătoare rutelor)
3.9	Autobuz electric solo de cca. 12 m	20	(Suma valorilor din câmpurile 2.7.7 din fișierele corespunzătoare rutelor)
3.10	Midibuz electric de cca. 10 m	21	(Suma valorilor din câmpurile 2.7.8 din fișierele corespunzătoare rutelor)
3.11	Midibuz electric de cca. 8 m		(Suma valorilor din câmpurile 2.7.9 din fișierele corespunzătoare rutelor)
3.12	Vehiculele de mai sus, achiziționate prin prezentul proiect, vor asigura necesarul (la ora de vârf de dimineață) pentru rutele cu indicativele:		Menționați dacă unele dintre rute vor fi acoperite doar parțial de vehicule noi, conform cu discuția de la 2.7.11.
3.13	Noile vehicule vor înlocui următoarele vehicule vechi care sunt în mod tipic utilizate actualmente pentru operarea rutelor menționate mai sus:		Utilizați numărul unic (nr. crt. corespunzător) din foaia de lucru "Date parc actual", nu numărul de înmatriculare sau de parc. Introduceți un șir de numere separate cu virgulă.
	Ulterior punerii în funcțiune a vehiculelor noi, vehiculele menționate la 3.13 vor fi utilizate după cum urmează:		
3.14	Următoarele vehicule vor fi casate:	Nu s-a decis încă ce mașini vor fi casate.	
3.15	Următoarele vehicule vor fi utilizate drept rezerve pentru rutele echipate cu vehicule noi:		Menționați alocările vehiculelor drept rezerve pentru diversele rute (dacă sunt mai multe rute).
3.16	Următoarele vehicule vor înlocui alte vehicule cu performanță inferioară de pe alte rute...		Menționați și rutele.
3.17	...fapt care va conduce la casarea următoarelor vehicule (nemenționate în lista de la 3.13).		Utilizați numărul unic (nr. crt. corespunzător) din foaia de lucru "Date parc actual", nu numărul de înmatriculare sau de parc.
3.18	Următoarele vehicule vor fi utilizate pentru creșterea frecvenței de operare pe alte rute		Menționați și rutele.
3.19	Următoarele vehicule vor fi utilizate pentru introducerea de noi servicii de transport public		Descrieți rutele sau zonele în care vor fi introduse noile servicii.
3.20	Următoarele vehicule vor fi valorificate		Includeți aici și alte situații neacoperite la 3.14 - 3.19.

Indicați disponerea ușilor (dreapta corespunzând sensului de mers), utilizând jumătăți de unitate pentru uși cu o singură foaie (sau cu două foi dintre care doar una accesibilă călătorilor), și paranteze pentru tramvaie multivagon. Exemple:

[1] 3 [= vehicul cu trei uși cu câte două foi fiecare]

0,5+2+0,5 [=vehicul cu patru uși dintre care cele de la capete cu o singură foaie]

(2)+(2+0,5) [=tramvai cu două vagoane dintre care cel din față are o ușă cu o singură foaie la șofer]

(*optional*) (*optional*) (*optional*)

Nr. crt.	Număr de înmatriculare / de parc	Model	Podea joasă? (D, N, P)	Lungime (m)	Lățime (m)	Disponere uși ----> [1]	Anul fabricației	Anul introducerii în serviciu în orașul dvs.	km rulați total	km rulați în ultimele 12 luni	Anul planificat pentru retragere	Anul ultimei reparații capitale	Descrieți lucrările efectuate cu ocazia RK	Mențiuni speciale	Locuri pe scaune	Locuri în picioare calculate la 4 pasageri/m ²	(Pentru Ab) clasă emisii EURO
1	CT07WTY	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		819787	46546	2018				26	73	EURO3
2	CT93YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		910548	53230	2018				26	73	EURO3
3	CT07WTP	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		924477	55968	2018				26	73	EURO3
4	CT75YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		824919	52050	2018				26	73	EURO3
5	CT60YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		693055	31716	2018				26	73	EURO3
6	CT78YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		802162	44498	2018				26	73	EURO3
7	CT83YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		713423	35451	2018				26	73	EURO3
8	CT84YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		709489	41811	2018				26	73	EURO3
9	CT85YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		865985	55676	2018				26	73	EURO3
10	CT96YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		922857	53186	2018				26	73	EURO3
11	CT70YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		856533	50627	2018				26	73	EURO3
12	CT89YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		829569	58773	2018				26	73	EURO3
13	CT77YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		823421	45708	2018				26	73	EURO3
14	CT69YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		900907	55160	2018				26	73	EURO3
15	CT76YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		801500	28152	2018				26	73	EURO3
16	CT07WXO	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		817682	51629	2018				26	73	EURO3
17	CT07WVZ	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		856727	41192	2018				26	73	EURO3
18	CT07XLZ	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		842976	48599	2018				26	73	EURO3
19	CT86YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		895830	59904	2018				26	73	EURO3
20	CT07WWG	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		711075	32776	2018				26	73	EURO3
21	CT07ZOJ	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		774902	52303	2018				26	73	EURO3
22	CT07XMA	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		1051043	68765	2018				26	73	EURO3
23	CT07WVS	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		997127	64892	2018				26	73	EURO3
24	CT07XAB	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		835796	38756	2018				26	73	EURO3
25	CT07WXI	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		1003594	58794	2018				26	73	EURO3
26	CT07WTR	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		945658	51554	2018				26	73	EURO3
27	CT07WUF	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		745979	49311	2018				26	73	EURO3
28	CT07WUD	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		1098850	68589	2018				26	73	EURO3
29	CT07WXL	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		883514	61710	2018				26	73	EURO3
30	CT07WVW	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		1005065	66009	2018				26	73	EURO3
31	CT97YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		828997	59717	2018				26	73	EURO3
32	CT98YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		873791	55397	2018				26	73	EURO3

33	CT92YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	1004687	51287	2018				26	73	EURO3
34	CT07WUH	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	843340	51095	2018				26	73	EURO3
35	CT95YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	992587	62055	2018				26	73	EURO3
36	CT07WXJ	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	917682	49535	2018				26	73	EURO3
37	CT07WTV	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	828219	47465	2018				26	73	EURO3
38	CT07WVX	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	904072	50939	2018				26	73	EURO3
39	CT07WUE	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	879021	61255	2018				26	73	EURO3
40	CT07WVT	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	738732	40232	2018				26	73	EURO3
41	CT07WZU	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	965194	50893	2018				26	73	EURO3
42	CT07WVY	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	882151	54680	2018				26	73	EURO3
43	CT07WXN	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	887299	46851	2018				26	73	EURO3
44	CT07WXK	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	922580	49498	2018				26	73	EURO3
45	CT07WUC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	890302	53314	2018				26	73	EURO3
46	CT07WTZ	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	864235	59898	2018				26	73	EURO3
47	CT07WZY	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	845401	48293	2018				26	73	EURO3
48	CT07WZZ	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	698663	36691	2018				26	73	EURO3
49	CT07WTT	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	767750	45617	2018				26	73	EURO3
50	CT07XIW	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	873534	59746	2018				26	73	EURO3
51	CT07XFG	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	841516	58350	2018				26	73	EURO3
52	CT50YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	676159	42802	2018				26	73	EURO3
53	CT07XFF	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	796422	47764	2018				26	73	EURO3
54	CT07XFH	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	764649	46126	2018				26	73	EURO3
55	CT07XJO	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	831016	57093,5	2018				26	73	EURO3
56	CT07XFC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	828675	64064	2018				26	73	EURO3
57	CT07XAC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	684508	44401	2018				26	73	EURO3
58	CT07XIX	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	756400	48376	2018				26	73	EURO3
59	CT07XIY	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	776303	63414	2018				26	73	EURO3
60	CT07XIZ	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	843038	65471	2018				26	73	EURO3
61	CT07XFB	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	877487	54075,55	2018				26	73	EURO3
62	CT65YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	752491	51259	2018				26	73	EURO3
63	CT07XFD	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	703944	53696	2018				26	73	EURO3
64	CT07XJM	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	832680	52622	2018				26	73	EURO3
65	CT49YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	845208	47828	2018				26	73	EURO3
66	CT53YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	827482	56792	2018				26	73	EURO3
67	CT07WUB	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	877649	56882	2018				26	73	EURO3
68	CT07WWB	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	647727	33597	2018				26	73	EURO3
69	CT58YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	773949	52137	2018				26	73	EURO3
70	CT54YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	719116	42430	2018				26	73	EURO3
71	CT07XFA	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	840978	48453	2018				26	73	EURO3
72	CT47YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	934234	65721	2018				26	73	EURO3
73	CT07XFE	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	947673	66022	2018				26	73	EURO3
74	CT51YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	746922	51373	2018				26	73	EURO3
75	CT62YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	913842	56637,1	2018				26	73	EURO3
76	CT07XEZ	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002	790255	56861	2018				26	73	EURO3

77	CT48YTC	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		917627	65842	2018				26	73	EURO3
78	CT07XJL	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		817125	58058	2018				26	73	EURO3
79	CT07XEX	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		643178	32126	2018				26	73	EURO3
80	CT07WVU	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		893589	56116	2018				26	73	EURO3
81	CT07XLW	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		831007	27237	2018				26	73	EURO3
82	CT07WXM	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		744694	50781	2018				26	73	EURO3
83	CT07XJN	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		801488	49685	2018				26	73	EURO3
84	CT07XAD	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		676661	39814	2018				26	73	EURO3
85	CT07XAE	MAZ 103-041	D	12,0	2,5	2,5	2002		799222	20509	2018				26	73	EURO3
86	CT08TKY	MAZ 103-065	D	12,0	2,5	2,5	2004		847872	50424	2018				26	73	EURO2
87	CT08TKC	MAZ 103-065	D	12,0	2,5	2,5	2004		685162	50291	2018				26	73	EURO2
88	CT08TKR	MAZ 103-065	D	12,0	2,5	2,5	2004		808628	54594	2018				26	73	EURO2
89	CT08TKE	MAZ 103-065	D	12,0	2,5	2,5	2004		842006	54795	2018				26	73	EURO2
90	CT08TKG	MAZ 103-065	D	12,0	2,5	2,5	2004		798112	49100	2018				26	73	EURO2
91	CT08TLB	MAZ 103-065	D	12,0	2,5	2,5	2004		832765	61773	2018				26	73	EURO2
92	CT08TKZ	MAZ 103-065	D	12,0	2,5	2,5	2004		847148	54138	2018				26	73	EURO2
93	CT08TKT	MAZ 103-065	D	12,0	2,5	2,5	2004		887774	67734	2018				26	73	EURO2
94	CT08TKS	MAZ 103-065	D	12,0	2,5	2,5	2004		870355	53148	2018				26	73	EURO2
95	CT08TKH	MAZ 103-065	D	12,0	2,5	2,5	2004		815703	25955	2018				26	73	EURO2
96	CT08TKX	MAZ 103-065	D	12,0	2,5	2,5	2004		871782	60724	2018				26	73	EURO2
97	CT08TKU	MAZ 103-065	D	12,0	2,5	2,5	2004		890623	52942	2018				26	73	EURO2
98	CT08TKV	MAZ 103-065	D	12,0	2,5	2,5	2004		837024	52825	2018				26	73	EURO2
99	CT08TLX	MAZ 103-065	D	12,0	2,5	2,5	2004		849632	55645	2018				26	73	EURO2
100	CT08TKD	MAZ 103-065	D	12,0	2,5	2,5	2004		704190	59543	2018				26	73	EURO2
101	CT-10-EYD	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		543824	55869					26	115	EURO4
102	CT-10-FDV	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		497885	52848					26	115	EURO4
103	CT-10-FDP	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		568815	58960					26	115	EURO4
104	CT-10-FCI	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		531568	55935					26	115	EURO4
105	CT-10-FDU	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		574106	58949					26	115	EURO4
106	CT-10-FDO	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		553420	51327					26	115	EURO4
107	CT-10-FEU	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		566677	56469					26	115	EURO4
108	CT-10-FEV	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		539206	63514					26	115	EURO4
109	CT-10-EVN	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		537039	53968					26	115	EURO4
110	CT-10-EWB	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		560578	52894					26	115	EURO4
111	CT-10-EYB	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		544720	48866					26	115	EURO4
112	CT-10-FCF	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		537835	56421					26	115	EURO4
113	CT-10-EZR	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		590737	59466					26	115	EURO4
114	CT-10-EZU	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		458517	43901					26	115	EURO4
115	CT-10-FDR	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		498909	32205					26	115	EURO4
116	CT-10-FDN	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		524084	39910					26	115	EURO4
117	CT-10-FEZ	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		565384	65921					26	115	EURO4
118	CT-10-EVK	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		520208	56878					26	115	EURO4
119	CT-10-EVV	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		486467	50586					26	115	EURO4
120	CT-10-EWZ	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		532568	49936					26	115	EURO4

121	CT-10-EXA	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		437299	55687					26	115	EURO4
122	CT-10-EXK	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		490662	36892					26	115	EURO4
123	CT-10-EYC	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		419430	55345					26	115	EURO4
124	CT-10-FCG	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		456208	54462					26	115	EURO4
125	CT-10-FCA	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		595417	64663					26	115	EURO4
126	CT-10-EZS	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		489135	51871					26	115	EURO4
127	CT-10-FEY	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		535190	52301					26	115	EURO4
128	CT-10-LXL	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		480180	55210					26	115	EURO4
129	CT-10-EVP	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		487615	62477					26	115	EURO4
130	CT-10-EXD	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		476441	53695					26	115	EURO4
131	CT-10-FCH	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		482964	57547					26	115	EURO4
132	CT-10-EZT	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		505558	54062					26	115	EURO4
133	CT-10-FEW	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		567859	63009					26	115	EURO4
134	CT-10-FCC	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		536800	58765					26	115	EURO4
135	CT-10-EZP	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		504886	53352					26	115	EURO4
136	CT-10-FDW	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		551595	63701					26	115	EURO4
137	CT-10-FDS	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		535692	58974					26	115	EURO4
138	CT-10-FFB	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		561521	57021					26	115	EURO4
139	CT-10-FFT	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		487823	56282					26	115	EURO4
140	CT-10-FFR	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		553076	59123					26	115	EURO4
141	CT-10-FFO	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		455295	47626					26	115	EURO4
142	CT-10-FFP	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		556767	65116					26	115	EURO4
143	CT-10-FFS	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		514523	61167					26	115	EURO4
144	CT-10-EVS	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		492786	52319					26	115	EURO4
145	CT-10-FEX	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		516650	58586					26	115	EURO4
146	CT-10-FFN	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		550916	65769					26	115	EURO4
147	CT-10-EVU	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		481897	53691					26	115	EURO4
148	CT-10-EXB	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		503154	48470					26	115	EURO4
149	CT-10-EZV	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		491146	54354					26	115	EURO4
150	CT-10-EZX	MAZ 107-468	D	15,0	2,5	2,5	2008		495056	46684					26	115	EURO4
151	CT-10-FBX	MAZ 203-076	D	12,0	2,6	2,5	2008		473495	55306					29	77	EURO4
152	CT-10-FBW	MAZ 203-076	D	12,0	2,6	2,5	2008		591051	73689					29	77	EURO4
153	CT-10-EWA	MAZ 203-076	D	12,0	2,6	2,5	2008		594210	63459					29	77	EURO4
154	CT-10-FDK	MAZ 203-076	D	12,0	2,6	2,5	2008		569652	63731					29	77	EURO4
155	CT-10-EXF	MAZ 203-076	D	12,0	2,6	2,5	2008		574620	60593					29	77	EURO4
156	CT-10-EVW	MAZ 203-076	D	12,0	2,6	2,5	2008		527744	57387					29	77	EURO4
157	CT-10-EXJ	MAZ 203-076	D	12,0	2,6	2,5	2008		552655	49376					29	77	EURO4
158	CT-10-EVX	MAZ 203-076	D	12,0	2,6	2,5	2008		544447	50749					29	77	EURO4
159	CT-10-EZW	MAZ 203-076	D	12,0	2,6	2,5	2008		581063	65009					29	77	EURO4
160	CT-10-FBV	MAZ 203-076	D	12,0	2,6	2,5	2008		561049	52238					29	77	EURO4
161	CT-10-EZZ	MAZ 203-076	D	12,0	2,6	2,5	2008		567913	56801					29	77	EURO4
162	CT-10-FBZ	MAZ 203-076	D	12,0	2,6	2,5	2008		561054	62568					29	77	EURO4
163	CT-10-EXE	MAZ 203-076	D	12,0	2,6	2,5	2008		537566	57645					29	77	EURO4
164	CT-10-EXH	MAZ 203-076	D	12,0	2,6	2,5	2008		576232	50864					29	77	EURO4

165	CT-10-EZY	MAZ 203-076	D	12,0	2,6	2,5	2008		484349	53769				29	77	EURO4
166	CT09XWJ	AYATS BRAVO URBIS	D	12,0	2,6	2	2006		119275	15225				78	9	EURO3
167	CT09XXD	AYATS BRAVO URBIS	D	12,0	2,6	2	2006		118823	21864				78	9	EURO3
168	CT09XXC	AYATS BRAVO URBIS	D	12,0	2,6	2	2006		127719	19330				78	9	EURO3
169	CT09XXB	AYATS BRAVO URBIS	D	12,0	2,6	2	2006		110431	20040				78	9	EURO3
170	CT09XXF	AYATS BRAVO URBIS	D	12,0	2,6	2	2006		124302	21924				78	9	EURO3
171	CT09XWZ	AYATS BRAVO URBIS	D	12,0	2,6	2	2006		90885	19003				78	9	EURO3
172	CT09XXA	AYATS BRAVO URBIS	D	12,0	2,6	2	2006		187403	14235				78	9	EURO3
173	CT09XWX	AYATS BRAVO URBIS	D	12,0	2,6	2	2006		196962	17577				78	9	EURO3
174	CT09XXE	AYATS BRAVO URBIS	D	12,0	2,6	2	2006		178253	15781				78	9	EURO3
175	CT09YAE	AYATS BRAVO URBIS	D	12,0	2,6	2	2006		189865	34218				78	9	EURO3

Nr.	Descrierea câmpului	Completați doar în câmpurile verzi:	Instrucțiuni oțutoare, exemple:
2.1. Date generale despre rută			
2.1.1	Indicativul ("numărul") rutei	100C	De exemplu: 368, 1a, 28b, 3/11, M23, E4b etc.
2.1.2	Descrierea rutei așa cum este afișată pe vehicul	Gară-Carefour	De exemplu: Plața Reșița - Nișu Vasile - Plața Sudului.
2.1.3	Traseul rutei. Produceți în aplicația Google Earth un fișier kmz care arată traseul rutei.	<i>(se produce fișierul kmz și se atașează la chestionar)</i>	A se vedea foaia de lucru "2.1.3 Instrucțiuni kmz".
2.1.4	Lungimea cursei în metri	17252	Atenție! Dacă ruta este cu tur și retur identice, înmulțiți cu 2 valoarea obținută cu ocazia creării fișierului kmz, în caz că ați parcurs doar sensul tur.
2.1.5	Ora de vârf de dimineață pentru rută (hh:mm - hh:mm)	07:30-08:30	Ora de vârf aferentă rutei corespunde blocului orar cu cea mai mare încărcare de călători, și, în principiu, cu cele mai multe plecări, respectiv cu cea mai mare capacitate oferită, în cazul în care se folosesc vehicule de capacitate mai mare. În cazul în care informația nu este disponibilă (spre exemplu din PMUD), aceasta poate fi obținută prin studierea orarului rutei și apoi observarea <i>in situ</i> a încărcării vehiculelor, respectiv din discuțiile cu reprezentanții operatorului (inclusiv cu șoferii/vatmanii de pe ruta respectivă).
2.1.6	Mențiuni speciale	Ruta este actualmente operată de altă clasă de mijloc de transport decât cea care urmează a fi achiziționată.	Explicați dacă ruta se află într-o situație specială precum: - Ruta este actualmente operată de altă clasă de mijloc de transport decât cea care urmează a fi achiziționată (spre exemplu o rută pe care urmează să fie operate tramvale/troleibuzuri nou-achiziționate, însă operată actualmente cu autobuze deoarece infrastructura de tramvai/troleibuz urmează a fi supusă modernizării). - Există, din motive operaționale, diferențe minore între traseul actual al rutei și traseul pe care se va realiza operația cu noul vehicul. Justificați motivul diferenței, și introduceți valorile de lungime ale rutelor pentru ambele situații.
2.2. Date privind operațiunile la ora de vârf de dimineață			
2.2.1	Locația reprezentativă pentru încărcarea maximă pe rută la ora de vârf de dimineață - precizați: intersecția sau stația (indicați dacă în aval sau amonte de stație). De asemenea precizați sensul de mers care corespunde încărcării maxime.		Identificați intersecția (secțiunea dintre două stații consecutive) pe care vehiculele sunt cele mai încărcate (aglomerate) la ora de vârf de dimineață. Acest lucru se poate realiza prin observarea in teren, și în urma discuțiilor cu operatorul (eventual cu șoferii/vatmanii de pe rută). Apoi alegeți o locație pe traseul intersecției care să fie convenabilă pentru realizarea pozelor (vezi următorul punct). Cel mai convenabil este în amonte de o intersecție semaforizată aglomerată (vehiculul oprește la fi mai ușor de fotografiat), sau în aval de prima stație (în sensul de mers) aferentă intersecției (vehiculul va fi fotografiat imediat după plecarea din stație).
2.2.2	Fotodocumentarea vehiculelor la ora de vârf	<i>(Completați datele din foaia de lucru "2.2.2. Fotodocumentare")</i>	
2.2.3	Viteza medie cu care se operează cursa la ora de vârf de dimineață (km/h)	15,8	Rugați operatorul să înregistreze, pe parcursul a două zile lucrătoare, datele de pornire în cursă (respectiv deschiderea ușilor în prima stație cu serviciu productiv) și de sosire din cursă (respectiv închiderea ușilor în ultima stație cu serviciu productiv), pentru toate cursele de pe ruta în cauză cu pornire în prima jumătate a orei de vârf de dimineață. Dacă este cazul, scădeți timpul de pauză de la capătul de linie dintre tur și retur. Calculați durata fiecărei curse. Calculați media aritmetică a duratelor (în ore). Împărțiți lungimea cursei în kilometri (obținută de la punctul 2.1.4) la media duratelor, obținând viteza medie (în km/h) pe care o înregistrați în căsuța din stânga prezentei căsuțe.
2.2.4	Parcul cu care se operează în mod tipic ruta în ora de vârf de dimineață	Pe parcursul orei de vârf de dimineață există un total de $(n_1 + n_2 + \dots + n_n)$ plecări de vehicule pe sensul cel mai aglomerat, deservite: * 3 vehicule (Autobuz) de dimensiuni 15x2,55 (m);	Introduceți caracteristicile vehiculelor care deservesc plecările pe sensul cel mai aglomerat la ora de vârf de dimineață, indicând tipul (tramvai/troleibuz/autobuz) și dimensiunile aferente salonului de călători (lungime și lățime în metri). Dimensiunile pot fi aproximative, și pot fi approximate din dimensiunile caroseriei, din care se scade porțiunea de lungime corespunzătoare cabinei șoferului/vatmanului, sau a echipamentelor aferente vehiculului dacă acestea ocupă o parte din spațiul disponibil. Se pot utiliza, dacă este potrivit, datele din foaia de lucru "2.2.6.9 Calcule de capacitate" din tramvaiele multivagon se va introduce lungimea totală a spațiilor disponibile călătorilor. Eliminați n_i dacă este oferit un singur tip de vehicul (din punctul de vedere al capacității), adăugați n_{i+1} dacă se operează cu mai mult de două tipuri. În principiu datele prezentate aici ar trebui să fie sinergice cu cele din foaia de lucru "2.2.2 Fotodocumentare". Atenție! Se va indica numărul de plecări pe parcursul orei de vârf, nu numărul de vehicule aflate în traseu la ora de vârf (cele două valori fiind teoretic egale doar în cazul în care durata cursei la ora de vârf de dimineață este de o oră).
2.2.5	Oferta de transport în m ² /oră*sens pe rută la ora de vârf de dimineață	107,1	Calculați valoarea $n_1 * L_1 * n_2 * L_2 * \dots * n_n * L_n$
2.3. Infrastructura aferentă operării rutei - descriere și disfuncționalități			
În secțiunile 2.3.1 - 2.3.8 Introduceți o scurtă descriere (2-3 paragrafe) la nivel general cu privire la starea componentelor respective. Faceți referință doar la starea existentă, nu la planurile de îmbunătățire (acestea vor face obiectul următoarelor secțiuni). Includeți / face referințe la câteva poze reprezentative pentru fiecare caz, 15 - 20 de poze în total. Pozele nu vor fi incluse în acest document, ci pregătite ca arhivă (rar sau zip) de transmis împreună cu Chestionarul 2.			
2.3.1	Stații pentru călători	Nu există stații modernizate (fără adăpost, acoperis, bănci, chioscuri de bilete) și nici panouri informative pentru utilizatorii transportului public.	Descrieți facilitățile tipice existente în stațiile pentru călători: prezența unui acoperiș sau adăpost, a băncilor, a indicatoarelor de stații (eventual iluminate), a unui chiosc de bilete / automat de bilete cu informații privind orarul, a unor sisteme de informare audio etc. Dacă există refugii pentru tramvai, descrieți modul de separare a acestora de traficul general. Descrieți calitatea suprafeței de așteptare (asfalt etc.) și a bordurilor. Descrieți accesibilitatea stațiilor pentru persoane cu mobilitate redusă.
2.3.2	Cale de rulare	Nu există benzi dedicate autobuzelor.	Pentru Ab, Tb: descrieți calitatea infrastructurii rutiere pe care este operată ruta. Includeți mențiuni cu privire la porțiuni cu pavaj nesatisfăcător (ex. plată cubică). Pentru Tv: descrieți starea căii de rulare, data ultimei reparații capitale / modernizări, modalitatea de operare a macazurilor etc. Indicați dacă sunt restricții de viteză datorate stării suprafeței / căii de rulare.
2.3.3	Prioritate în trafic	Nu există prioritate în trafic pentru transportul public.	Descrieți facilitățile speciale pentru asigurarea priorității în trafic pentru vehiculele de transport public: benzi sau căi dedicate (inclusiv metoda de separare față de traficul general), lungimea pe care se întind acestea; semaforizare dedicată pentru transport public; altele relevante (a se vedea secțiunea 5 din Ghidul JASPERS privind proiectele de reînnoire de material rulant). Descrieți disfuncționalitățile legate de trafic, în principal întârzieri la intersecții aglomerate, sau datorate reducerii numărului de benzi în cale curentă datorită mașinilor parcate neregulamentar etc.
2.3.4	Infrastructura pietonală de acces la stații	Trotuare dimensionate necorespunzător, fluxul de pietoni obstrucționat în mod sistematic de mașini parcate, iluminată necorespunzător. Acestea se află în stare de degradare, existând gropi și denivelări.	Descrieți eventualele deficiențe cu privire la infrastructura pietonală de acces la stații din zona de captare a acestora - cum ar fi trotuare lipsă, trotuare cu suprafață necorespunzătoare, trotuare dimensionate necorespunzător fluxul de pietoni, trotuare obstrucționate în mod sistematic de mașini parcate pe acestea, trotuare neluminate.
2.3.5	Rețea de contact (doar pentru Tv și Tb)		Descrieți starea rețelei de contact, inclusiv a elementelor de rețea (cruce, macazuri, intersecții, separatoare etc.). Descrieți modul de acționare a macazurilor. Descrieți restricțiile de viteză datorate stării rețelei de contact. Menționați anul ultimei înlocuirii. Dacă este cazul, descrieți starea (dacă este necorespunzătoare) a infrastructurii de susținere.
2.3.6	Infrastructura de alimentare a rețelei de contact (doar pentru Tv și Tb)		Descrieți starea cablurilor de alimentare, a substațiilor de redresare, a centrelor de alimentare etc.
2.3.7	Facilitățile din autobaza (depozi)	1 (una) autobaza pentru autobuze. Pentru autovehiculele electrice nu avem infrastructura pentru încărcare. Dacă se achiziționează autobuze electrice, trebuie achiziționat la pachet și infrastructura conexă pe tip de vehicul, pentru tot lotul (ex. Stații încărcare, etc.)	Indicați autobaza (depozi) care va deservi vehiculele de pe ruta respectivă. Dacă sunt mai multe autobaze (depozi), menționați-le pe fiecare, indicând procentul din parc care va fi alocat fiecăreia (fiecărui). Descrieți starea facilităților din autobaza(e)/depozi(i) în lumina posibilității acestora de a funcționa cu succes în vederea garării și întreținerii noulor vehicule de achiziționat prin prezentul proiect. Indicați în mod special facilitățile tipice / aflate în stare necorespunzătoare.
2.3.8	(opțional) Alte infrastructuri sau facilități asociate operării rutei		Descrieți starea și deficiențele altor infrastructuri sau facilități asociate rutei, dacă acestea există. Spre exemplu stații de transfer / terminale de mari dimensiuni, pasaje inferioare / tuneluri, viaducte etc.
2.4. Îmbunătățiri planificate a fi aduse infrastructurii aferente operării rutei			
În secțiunile 2.4.1 - 2.4.8 Introduceți o scurtă descriere (2-3 paragrafe) cu privire la îmbunătățirile ce urmează a fi aduse în lumina soluționării deficiențelor descrise la punctele 2.3.1 - 2.3.8. Realizați o scurtă descriere a intervenției, a ariei de extindere a acesteia (de exemplu: acoperă o parte din aglomerarea x stații), vizează înlocuirea liniei de contact mal veche de y ani, se referă la înlocuirea macazurilor cu acționare de tipul..., studiul pregătirii intervenției, costul estimat și sursa de finanțare preconizată, data realistă estimată pentru punerea în funcțiune (doar pentru intervențiile pentru care sursa de finanțare este indicată și angajată!)			

2.4.1	Stații pentru călători	Prin proiectul îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, între Gara CFR și stațiunea Mamaia, se urmărește: 1. reorganizarea stațiilor de transport public; 2. modernizarea stațiilor de transport public, pentru pregătirea integrării cu sistemele de ticketing, informare călători, asigurare conexiune wi-fi gratuită. Proiectul se află pe lista de proiecte prioritare, fiind în stadiul de elaborare a documentației tehnico-economice. A fost realizată Tema de proiectare și se lucrează la caietul de sarcini pentru elaborare documentației tehnico-economice și cerere de finanțare. Valoarea totală estimată a proiectului este de 31.050.000,00 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de Investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale, durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare. Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2020.	
2.4.2	Cale de rulare	Proiectul îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, între Gara CFR și stațiunea Mamaia prevede, totodată, refacerea și reabilitarea integrală a infrastructurii rutiere, precum și crearea de benzi dedicate pentru vehiculele de transport public, delimitate fizic. Proiectul se află pe lista de proiecte prioritare, fiind în stadiul de elaborare a documentației tehnico-economice. A fost realizată Tema de proiectare și se lucrează la caietul de sarcini pentru elaborare documentației tehnico-economice și cerere de finanțare. Valoarea totală estimată a proiectului este de 31.050.000,00 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de Investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2020.	
2.4.3	Prioritate în trafic	În cadrul proiectului sus amintit se va pregăti implementarea unui sistem inteligent de management al traficului și, totodată, va fi realizată semnalizarea orizontală și verticală a drumului. Pe lângă aceste intervenții, proiectul "Sistem adaptiv pentru managementul traficului în municipiul Constanța" vine să concretizeze sistemul de management al traficului la nivelul municipiului. Proiectul se află în planurile de acțiune ale PMUD și SIDU și este în stadiul de pregătire. Valoarea estimată este de 40.000.000,00 lei. Sursa de finanțare va fi asigurată printr-un împrumut/contract BERD sau prin POR 2014-2020; Axa 4; Prioritatea de Investiții 4e, Obiectivul specific 4.1.	
2.4.4	Infrastructura pietonală de acces la stații	Proiectul îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, între Gara CFR și stațiunea Mamaia prevede: 1. reabilitarea/extinderea traseelor pietonale (trotuare), astfel încât să se asigure creșterea accesibilității și siguranței acestui mod de deplasare; 2. Introducerea unui sistem modern de iluminat, folosind aparate de iluminat cu design contemporan și care să respecte cerințele directivelor tendințelor actuale a economiei de energie, prin folosirea de tehnologii Led și telegestion, atât pentru zona de trotuar cât și pentru zonele pietonale și piste de biciclete; 3. Instalarea de mobilier urban. Proiectul se află pe lista de proiecte prioritare SIDU/PMUD, fiind în stadiul de elaborare a documentației tehnico-economice. A fost realizată Tema de proiectare și se lucrează la caietul de sarcini pentru elaborare documentației tehnico-economice și cerere de finanțare. Valoarea totală estimată a proiectului este de 31.050.000,00 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de Investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2020.	
2.4.5	Rețea de contact (doar pentru Tv și Tb)		
2.4.6	Infrastructura de alimentare (doar pentru Tv și Tb)		
2.4.7	Facilitățile din autobaza (/depouri)		
2.4.8	(opțional) Alte Infrastructuri sau facilități asociate operației rutelor		
2.5. Alți factori care ar urma să conducă la creșterea cererii pe rută			
Suplimentar față de cele menționate în secțiunile 2.4.1 - 2.4.8, se preconizează că următorii factori vor conduce la creșterea cererii de transport public pe rută:			
2.5.1	Informarea în timp real a călătorilor privind poziția vehiculelor	Obigatorie și inclusă pentru toate vehiculele.	Toate vehiculele achiziționate prin prezentele proiecte vor fi echipate cu sisteme de poziționare GPS, fiind obligativitatea beneficiarului de a le menține în stare de funcționare 24 de ore și 7 zile pe săptămână. Sistemele vor fi echipate cu o Interfață de Introducere a Indicatorului rutei, operatorul având responsabilitatea de a introduce indicatorul corect cu ocazia operației fiecărei curse în serviciu comercial. Baza de date unică aferentă informațiilor călătorilor va fi dezvoltată prin prezentul proiect.
2.5.2	Îmbunătățiri în privința politicii de parcare și al controlului parcarilor	Municipiul Constanța are în pregătire politica de parcare la nivelul orașului. Aceasta va fi elaborată și aprobată până la sfârșitul anului 2018, începutul lui 2019.	Descrieți angajamentele cu privire la politica și controlul parcarilor, stadiul implementării sau data estimată pentru implementare, și impactul pe care schimbările îl vor avea asupra operațiilor de TP pe rută (spre exemplu asupra creșterii vitezelor comerciale sau asupra creșterii cererii de TP înspre/dinspre zona centrală).
2.5.3	Alte măsuri de creștere a vitezei comerciale sau a calității operațiilor de TP pe rută		Faceți referire la alte măsuri sau intervenții angajate care considerați că vor avea un impact, direct sau indirect asupra cererii de TP pe rută.
2.5.4	Dezvoltări în aria de influență a rutelor	Din documentațiile de urbanism aprobate de către UAT municipiul Constanța, respectiv PUZ Campus, în zona luată în considerare există potențial de dezvoltare zone de locuințe și alte dezvoltări adiacente care, dacă vor fi realizate, vor atrage un număr de aproximativ 41.000 utilizatori noi, dintre care 6600 rezidenți.	Descrieți eventuale dezvoltări imobiliare semnificative în curs de realizare sau cu proiecte aprobate și angajate, care ar putea influența cererea pe rută (spre exemplu noi centre comerciale, zone de locuințe etc.) Dacă este cazul, descrieți și detaliați ale unor zone (spre exemplu centre industriale), sau reconversii ale acestora, care ar putea afecta în sens negativ cererea.
2.5.5	Modificări datorate reorganizării rețelei de TP		Dacă este cazul, discutați modificări ale rețelei de transport public care vor avea influențe asupra cererii pe rută.
2.5.6	Alte influențe asupra cererii pe rută		
2.6. Dimensiunea noului parc pentru rută, de achiziționat prin prezentul proiect			

2.6.1	Creșterea estimată a cererii pe rută	10%	Alegeți din meniul drop-down o valoare estimată a creșterii cererii de transport pe rută la ora de vârf de dimineață (relativ la situația actuală), din setul de valori (0%, 10%, 20%, 30%), pe care o estimați ca a avea loc ca urmare a înnoirii materialului rulant, precum și ca urmare a celor menționate în secțiunile 2.4 și 2.5. Observație: Intervalul de valori de mai sus reflectă creșterile tipice observate de-a lungul timpului ca urmare a implementării de proiecte similare.
2.6.2	Argumentație		Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.1. Puteți face referire la modificări observate în trecut, în ipoteze comparabile, pe rute din orașul dvs. sau din alte orașe.
2.6.3	Cererea suplimentară care poate fi acomodată pe oferta existentă		Introduceți porțiunea din cererea suplimentară (în puncte procentuale) care considerați că poate fi acomodată pe oferta existentă, luând în calcul gradul de încărcare observat cu ocazia fotodocumentării (2.2.2).
2.6.4	Cererea suplimentară care va fi acomodată de noile vehicule		
2.6.5	Oferta de transport în m ³ /oră*sens necesară pe rută la ora de vârf de dimineață pentru sensul cel mai aglomerat	118	Indicați oferta de transport (în m ³ /oră*sens) estimată a fi necesară a fi oferită în condițiile estimării noi pentru cerere (care trebuie acomodată prin capacități suplimentară), plecând de la valoarea indicată la 2.2.5, și luând în calcul valoarea calculată la 2.6.4.
2.6.6	Argumentație		Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.5.
2.6.7	Durata estimată a cursei la ora de vârf de dimineață (minute)	60	Introduceți durata estimată a cursei (tur+retur, inclusiv timpi morți aferenți capetelor de rută / regularizării), pornind de la datele înregistrate cu privire la operațiunile actuale (2.2.3) și ținând seama de impactul înnoirii materialului rulant, precum și ca urmare a celor menționate în secțiunile 2.4 și 2.5.
2.6.8	Argumentație		Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.7.
2.6.9	Calcul de capacitate	(continuați prin completarea datelor din foaia de lucru "2.6.9 Calcul de capacitate")	A se vedea foaia de lucru "2.6.9 Calcul de capacitate".
2.7. Necesarul de material rulant nou de achiziționat prin prezentul proiect rezultat este:			
2.7.1	Tramvai din gama 30 - 32,5 m		
2.7.2	Tramvai din gama 23 - 25 m		
2.7.3	Tramvai din gama 17 - 19 m		
2.7.4	Troleibuz articulat de cca. 18 m		
2.7.5	Troleibuz solo de cca. 12 m		
2.7.6	Autobuz electric articulat de cca. 18 m		
2.7.7	Autobuz electric solo de cca. 12 m		
2.7.8	Midibuz electric de cca. 10 m		
2.7.9	Midibuz electric de cca. 8 m		
2.7.10	Justificați opțiunea / combinația de capacități aleasă	S-a optat pentru acest tip de autobuz, deoarece asigură un raport echilibrat între timpi de așteptare în stație, gradul de încărcare a mijlocului de transport, cât și capacitatea de transport oferită. Un timp crescut de așteptare în stație, combinat cu un grad crescut de aglomerație din autobuz conduce la o nemulțumire a călătorului, respectiv alegerea altui mijloc de transport.	Justificați spre exemplu de ce ați ales vehicule mai mari în dauna unora mai mici, sau viceversa, sau de ce (nu) ați ales operarea cu o combinație de vehicule de capacități diferite (vezi discuția de la paginile 19-20 din Ghidul JASPERS pentru proiecte de reînnoire de material rulant).
2.7.11	Comentați dacă Intenționați să implementați operațiuni mixte	NU	Dacă Intenționați să operați pe anumite rute atât material rulant nou cât și vechi, indicați și argumentați acest lucru, discutând eventualele probleme de compatibilitate tehnică și funcțională. Operarea cu flotă mixtă (nouă și veche) nu este recomandată, din motive precum diferența timpilor de îmbarcare / debarcare între vehiculele cu podea joasă și cele cu podea înaltă (fapt care poate conduce la gruparea vehiculelor în traseu), sau diferența între performanțele tehnice ale vehiculelor. Totuși, un oraș poate alege operarea în acest mod (în special pentru tramvaie), pentru a maximiza impactul materialului rulant nou (vezi discuția de la pagina 19 din Ghidul JASPERS pentru proiecte de reînnoire de material rulant).

Nr.	Descrierea câmpului	Completați doar în câmpurile verzi:	Instrucțiuni ajutoare, exemple:
2.1. Date generale despre rută			
2.1.1	Indicativul ("numărul") rutei	100	De exemplu: 368, 1x, 28b, 3/11, M23, E4b etc.
2.1.2	Descrierea rutei așa cum este afișată pe vehicul	Gara-Sat Vacanta	De exemplu: Piața Reșița - Nițu Vasile - Piața Sudului.
2.1.3	Traseul rutei. Produceți în aplicația Google Earth un fișier kmz care arată traseul rutei.	<i>(se produce fișierul kmz și se atașează la chestionar)</i>	A se vedea foaia de lucru "2.1.3 Instrucțiuni kmz".
2.1.4	Lungimea cursei în metri	11924	Atenție! Dacă ruta este cu tur și retur identice, înmulțiți cu 2 valoarea obținută cu ocazia creării fișierului kmz, în caz că ați parcurs doar sensul tur.
2.1.5	Ora de vârf de dimineață pentru rută (hh:mm - hh:mm)	07:30-08:30	Ora de vârf aferentă rutei corespunde blocului orar cu cea mai mare încărcare de călători, și, în principiu, cu cele mai multe plecări, respectiv cu cea mai mare capacitate oferită, în cazul în care se folosesc vehicule de capacitate mai mare. Indicați un interval de o oră, spre exemplu: 7:15 - 8:15. În cazul în care informația nu este disponibilă (spre exemplu din PMUD), aceasta poate fi obținută prin studierea orarului rutei și apoi observarea <i>in situ</i> a încărcării vehiculelor, respectiv din discuțiile cu reprezentanții operatorului (inclusiv cu șoferii/vatmanii de pe ruta respectivă).
2.1.6	Mențiuni speciale	Ruta este actualmente operată de altă clasă de mijloc de transport decât cea care urmează a fi achiziționată.	Explicați dacă ruta se află într-o situație specială precum: - Ruta este actualmente operată de altă clasă de mijloc de transport decât cea care urmează a fi achiziționată (spre exemplu o rută pe care urmează să fie operate tramvale/troleibuze nou-achiziționate, însă operată actualmente cu autobuze deoarece infrastructura de tramval/troleibuz urmează a fi supusă modernizării). - Există, din motive operaționale, diferențe minore între traseul actual al rutei și traseul pe care se va realiza operarea cu noile vehicule. Justificați motivul diferenței, și introduceți valorile de lungime ale rutei pentru ambele situații.
2.2. Date privind operațiunile la ora de vârf de dimineață			
2.2.1	Locația reprezentativă pentru încărcarea maximă pe rută la ora de vârf de dimineață - precizați: Intersecția sau stația (Indicați dacă în aval sau amonte de stație). De asemenea precizați sensul de mers care corespunde încărcării maxime.	Zona Gara CFR și zona Campusului Universitar Ovidius;	Identificați Intersecția (secțiunea dintre două stații consecutive) pe care vehiculele sunt cele mai încărcate (aglomerate) la ora de vârf de dimineață. Acest lucru se poate realiza prin observarea în teren, și în urma discuțiilor cu operatorul (eventual cu șoferii/vatmanii de pe rută). Apoi alegeți o locație pe traseul intersecției care să fie convenabilă pentru realizarea pozelor (vezi următorul punct). Cel mai convenabil este în amonte de o intersecție semaforizată aglomerată (vehiculul oprind va fi mai ușor de fotografiat), sau în aval de prima stație (în sensul de mers) aferentă intersecției (vehiculul va fi fotografiat imediat după plecarea din stație).
2.2.2	Fotodocumentarea vehiculelor la ora de vârf	<i>(Completați datele din foaia de lucru "2.2.2. Fotodocumentare")</i>	
2.2.3	Viteza medie cu care se operează cursa la ora de vârf de dimineață (km/h)	15,8	Rugați operatorul să înregistreze, pe parcursul a două zile lucrătoare, datele de pornire în cursă (respectiv deschiderea ușilor în prima stație cu serviciu productiv) și de sosire din cursă (respectiv închiderea ușilor în ultima stație cu serviciu productiv), pentru toate cursele de pe ruta în cauză cu pornire în prima jumătate a orei de vârf de dimineață. Dacă este cazul, scădeți timpul de pauză de la capătul de linie dintre tur și retur. Calculați durata fiecărei curse. Calculați media aritmetică a duratelor (în ore). Împărțiți lungimea cursei în kilometri (obținută de la punctul 2.1.4) la media duratelor, obținând viteza medie (în km/h) pe care o înregistrați în căsuța din stânga prezentei căsuțe.
2.2.4	Parcul cu care se operează în mod tipic ruta în ora de vârf de dimineață	Pe parcursul orei de vârf de dimineață există un total de (n_1+n_2) plecări de vehicule pe sensul cel mai aglomerat, deservite: * 8 vehicule (Autobuz) de dimensiuni 15x2,55 (m);	Introduceți caracteristicile vehiculelor care deservesc plecările pe sensul cel mai aglomerat la ora de vârf de dimineață, indicând tipul (tramval/troleibuz/autobuz) și dimensiunile aferente salonului de călători (lungime și lățime în metri). Dimensiunile pot fi aproximative, și pot fi approximate din dimensiunile caroseriei, din care se scade porțiunea de lungime corespunzătoare cabinei șoferului/vatmanului, sau a echipamentelor aferente vehiculului dacă acestea ocupă o dimensiune apreciabilă. Se pot utiliza, dacă este potrivit, datele din foaia de lucru "2.6.9 Calcule de capacitate". La tramvalele multivagone se va introduce lungimea totală a spațiilor disponibile călătorilor. Eliminați n_2 dacă este oferit un singur tip de vehicul (din punctul de vedere al capacității), adăugând n_1 dacă se operează cu mai mult de două tipuri. În principiu datele prezentate aici ar trebui să fie sinergice cu cele din foaia de lucru "2.2.2 Fotodocumentare". Atenție! Se va indica numărul de plecări pe parcursul orei de vârf, nu numărul de vehicule aflate în traseu la ora de vârf (cele două valori fiind teoretic egale doar în cazul în care durata cursei la ora de vârf de dimineață este de o oră).
2.2.5	Oferta de transport în m ³ /oră*sens pe rută la ora de vârf de dimineață	286,0	Calculați valoarea $n_1 * L_1 * v_1 + n_2 * L_2 * v_2 + \dots$
2.3. Infrastructura aferentă operării rutei - descriere și disfuncționalități			
În secțiunile 2.3.1 - 2.3.8 introduceți o scurtă descriere (2-3 paragrafe) la nivel general cu privire la starea componentelor respective. Faceți referință doar la starea existentă, nu la planurile de îmbunătățire (acestea vor face obiectul următoarelor secțiuni). Includeți / faceți referință la câteva poze reprezentative pentru fiecare caz, 15 - 20 de poze în total. Pozele nu vor fi incluse în acest document, ci pregătite ca arhivă (rar sau zip) de transmis împreună cu Chestionarul 2.			
2.3.1	Stații pentru călători	Nu există stații modernizate (fără adăpost, acoperis, bănci, chioscuri de bilete) și nici panouri informative pentru utilizatorii transportului public.	Descrieți facilitățile tipice existente în stațiile pentru călători: prezența unui acoperiș sau adăpost, a băncilor, a indicatoarelor de stații (eventual iluminat), a unui chiosc de bilete / automat de bilete cu informații privind orarul, a unor sisteme de informare audio etc. Dacă există refugii pentru tramval, descrieți modul de separare a acestora de traficul general. Descrieți calitatea suprafeței de așteptare (asfalt etc.) și a bordurilor. Descrieți accesibilitatea stațiilor pentru persoane cu mobilitate redusă.
2.3.2	Cale de rulare	Nu există benzi dedicate autobuzelor.	Pentru Ab, Tb: descrieți calitatea infrastructurii rutiere pe care este operată ruta. Includeți mențiuni cu privire la porțiuni cu pavaj nesatisfăcător (ex. piatră cubică). Pentru Tv: descrieți starea căii de rulare, data ultimei reparații capitale / modernizări, modalitatea de operare a macazurilor etc. Indicați dacă sunt restricții de viteză datorate stării suprafeței / căii de rulare.
2.3.3	Prioritate în trafic	Nu există prioritate în trafic pentru transportul public.	Descrieți facilitățile speciale pentru asigurarea priorității în trafic pentru vehiculele de transport public: benzi sau căi dedicate (inclusiv metoda de separare față de traficul general), lungimea pe care se întind acestea; semaforizare dedicată pentru transport public; altele relevante (a se vedea secțiunea 5 din Ghidul JASPERS privind proiectele de reînnoire de material rulant). Descrieți disfuncționalitățile legate de trafic, în principal întârzieri la intersecții aglomerate, sau datorate reducerii numărului de benzi în cale curentă datorită mașinilor parcate neregulamentar etc.
2.3.4	Infrastructura pietonală de acces la stații	Trotuare dimensionate necorespunzător fluxului de pelerin, obstrucționate în mod sistematic de mașini parcate; Iluminată necorespunzător. Acestea se află în stare de degradare, existând gropi și denivelări.	Descrieți eventualele deficiențe cu privire la infrastructura pietonală de acces la stații din zona de captare a acestora - cum ar fi trotuare lipsă, trotuare cu suprafață necorespunzătoare, trotuare dimensionate necorespunzător fluxului de pelerin, trotuare obstrucționate în mod sistematic de mașini parcate pe acestea, trotuare neluminate.
2.3.5	Rețea de contact (doar pentru Tv și Tb)		Descrieți starea rețelei de contact, inclusiv a elementelor de rețea (cruci, macazuri, intersecții, separatoare etc.). Descrieți modul de acționare a macazurilor. Descrieți restricțiile de viteză datorate stării rețelei de contact. Menționați anul ultimei înlocuiri. Dacă este cazul, descrieți starea (dacă este necorespunzătoare) a infrastructurii de susținere.
2.3.6	Infrastructura de alimentare a rețelei de contact (doar pentru Tv și Tb)		Descrieți starea cablurilor de alimentare, a substațiilor de redresare, a centrelor de alimentare etc.
2.3.7	Facilitățile din autobuze (/depouri)	1 (una) autobaza pentru autobuze. Pentru autovehicule electrice nu avem infrastructura pentru încărcare. Dacă se achiziționează autobuze electrice, trebuie achiziționat la pachet și infrastructura conexă pe tip de vehicul, pentru tot lotul (ex. Stații încărcare, etc.).	Indicați autobaza (/depoul) care va deservi vehiculele de pe ruta respectivă. Dacă sunt mai multe autobaze (/depouri), menționați-le pe fiecare, indicând procentul din parc care va fi alocat fiecăreia (/fiecărui). Descrieți starea facilităților din autobază(e)/depou(i) în lumina posibilității acestora de a funcționa cu succes în vederea garării și întreținerii noilor vehicule de achiziționate prin prezentul proiect. Indicați în mod special facilitățile lipsă / aflate în stare necorespunzătoare.
2.3.8	(opțional) Alte infrastructuri sau facilități asociate operării rutei		Descrieți starea și deficiențele altor infrastructuri sau facilități asociate rutei, dacă acestea există. Spre exemplu stații de transfer / terminale de mari dimensiuni, pasaje inferioare / tuneluri, viaducte etc.
2.4. Îmbunătățiri planificate a fi aduse infrastructurii aferente operării rutei			

În secțiunile 2.4.1 - 2.4.8 Introduceți o scurtă descriere (2-3 paragrafe) cu privire la îmbunătățirile ce urmează a fi aduse în lumina soluționării deficiențelor descrise la punctele 2.3.1 - 2.3.8. Realizați o scurtă descriere a intervenției, a ariei de extindere a acestora (de exemplu: acoperă cele mai aglomerate x stații, vizează înlocuirea liniei de contact mai veche de y ani, se referă la înlocuirea macazurilor cu acționare de tipul...), stadiul pregătirii intervenției, costul estimat și sursa de finanțare preconizată, data realistă estimată pentru punerea în funcțiune (doar pentru intervențiile pentru care sursa de finanțare este indicată și angajată!)

2.4.1	Stații pentru călători	<p>Prin proiectul Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, între Gara CFR și stațiunea Mamala, se urmărește: 1: reorganizarea stațiilor de transport public; 2. modernizarea stațiilor de transport public, pentru pregătirea integrării cu sistemele de ticketing, Informare călători, asigurare conexiune wi-fi gratuită. Proiectul se află pe lista de proiecte prioritare, fiind în stadiul de elaborare a documentației tehnico-economice. A fost realizată Tema de proiectare și se lucrează la caietul de sarcini pentru elaborare documentație tehnico-economică și cerere de finanțare. Valoarea totală estimată a proiectului este de 31.050.000,00 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, <i>Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă</i>, Prioritatea de Investiții 4e: <i>Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare</i>, Obiectivul specific 4.1: <i>Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă</i>. <i>Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2020.</i></p>	
2.4.2	Cale de rulare	<p>Proiectul Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, între Gara CFR și stațiunea Mamala prevede, totodată, refacerea și resistemizarea integrală a infrastructurii rutiere, precum și crearea de benzi dedicate pentru vehiculele de transport public, delimitate fizic. Proiectul se află pe lista de proiecte prioritare, fiind în stadiul de elaborare a documentației tehnico-economice. A fost realizată Tema de proiectare și se lucrează la caietul de sarcini pentru elaborare documentație tehnico-economică și cerere de finanțare. Valoarea totală estimată a proiectului este de 31.050.000,00 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, <i>Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă</i>, Prioritatea de Investiții 4e: <i>Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare</i>, Obiectivul specific 4.1: <i>Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă</i>. <i>Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2020.</i></p>	
2.4.3	Prioritate în trafic	<p>În cadrul proiectului sus amintit se va pregăti implementarea unui sistem inteligent de management al traficului și, totodată, va fi realizată semnallizarea orizontală și verticală a drumului. Pe lângă aceste intervenții, proiectul "Sistem adaptiv pentru managementul traficului în municipiul Constanța" vine să concretizeze sistemul de management al traficului la nivelul municipiului. Proiectul se află în planurile de acțiune ale PMUD și SIDU și este în stadiul de pregătire. Valoarea estimată este de 40.000.000,00 lei. Sursa de finanțare va fi asigurată printr-un împrumut/contract BERD sau prin POR 2014 -2020, Axa 4, Prioritatea de Investiții 4e, Obiectivul specific 4.1.</p>	
2.4.4	Infrastructura pietonală de acces la stații	<p>Proiectul Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, între Gara CFR și stațiunea Mamala prevede: 1. reabilitarea/extinderea traseelor pietonale (trotuar), astfel încât să se asigure creșterea accesibilității și siguranța acestui mod de deplasare; 2. introducerea unui sistem modern de iluminat, folosind aparate de iluminat cu design contemporan și care să respecte cerințele directivelor tendinței actuale a economiei de energie, prin folosirea de tehnologii Led și telemanagement, atât pentru zona de trotuar cât și pentru zonele pietonale și piste de biciclete; 3. Instalarea de mobilier urban. Proiectul se află pe lista de proiecte prioritare SIDU/PMUD, fiind în stadiul de elaborare a documentației tehnico-economice. A fost realizată Tema de proiectare și se lucrează la caietul de sarcini pentru elaborare documentație tehnico-economică și cerere de finanțare. Valoarea totală estimată a proiectului este de 31.050.000,00 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, <i>Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă</i>, Prioritatea de Investiții 4e: <i>Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare</i>, Obiectivul specific 4.1: <i>Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă</i>. <i>Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2020.</i></p>	
2.4.5	Rețea de contact (doar pentru Tv și Tb)		
2.4.6	Infrastructura de alimentare (doar pentru Tv și Tb)		
2.4.7	Facilitățile din autobaze (/depouri)		
2.4.8	(opțional) Alte infrastructuri sau facilități asociate operării rutei		

2.5. Alți factori care ar urma să conducă la creșterea cererii pe rută

Suplimentar față de cele menționate în secțiunile 2.4.1 - 2.4.8, se preconizează că următorii factori vor conduce la creșterea cererii de transport public pe rută:

2.5.1	Informarea în timp real a călătorilor privind poziția vehiculelor	Obligatorie și inclusă pentru toate vehiculele.	Toate vehiculele achiziționate prin prezentele proiecte vor fi echipate cu sisteme de poziționare GPS, fiind obligativitatea beneficiarului de a le menține în stare de funcționare 24 de ore și 7 zile pe săptămână. Sistemele vor fi echipate cu o interfață de introducere a indicativului rutei, operatorul având responsabilitatea de a introduce indicativul corect cu ocazia operării fiecărei curse în serviciu comercial. Baza de date unică aferentă informării călătorilor va fi dezvoltată prin prezentul proiect.
-------	---	---	--

2.5.2	Îmbunătățiri în privința politicii de parcare și al controlului parcerii	Municipiul Constanța are în pregătire politica de parcare la nivelul orașului. Aceasta va fi elaborată și aprobată până la sfârșitul anului 2018, începutul lui 2019.	Descrieți angajamentele cu privire la politica și controlul parcerii, stadiul implementării sau data estimată pentru implementare, și impactul pe care schimbările îl vor avea asupra operațiunilor de TP pe rută (spre exemplu asupra creșterii vitezei comerciale sau asupra creșterii cererii de TP înspre/dinspre zona centrală).
2.5.3	Alte măsuri de creștere a vitezei comerciale sau a calității operațiunilor de TP pe rută		Faceți referire la alte măsuri sau intervenții angajate care considerați că vor avea un impact, direct sau indirect asupra cererii de TP pe rută.
2.5.4	Dezvoltări în aria de influență a rutel	Din documentațiile de urbanism aprobate de către UAT Municipiul Constanța, respectiv PUZ Câmpus, în zona luată în considerare există potențial de dezvoltare zone de locuințe și alte dezvoltări adiacente care, dacă vor fi realizate, vor atrage un număr de aproximativ 41.000 utilizatori noi, dintr-un număr de 6600 rezidenți.	Descrieți eventuale dezvoltări imobiliare semnificative în curs de realizare sau cu proiecte aprobate și angajate, care ar putea influența cererea pe rută (spre exemplu noi centre comerciale, zone de locuințe etc.) Dacă este cazul, descrieți și dezafectări ale unor zone (spre exemplu centre industriale), sau reconversii ale acestora, care ar putea afecta în sens negativ cererea.
2.5.5	Modificări datorate reorganizării rețelei de TP		Dacă este cazul, discutați modificări ale rețelei de transport public care vor avea influențe asupra cererii pe rută.
2.5.6	Alte influențe asupra cererii pe rută		

2.6. Dimensionarea noului parc pentru rută, de achiziționat prin prezentul proiect

2.6.1	Creșterea estimată a cererii pe rută	20 %	Alegeți din meniul drop-down o valoare estimată a creșterii cererii de transport pe rută la ora de vârf de dimineață (relativ la situația actuală), din setul de valori (0%, 10%, 20%, 30%), pe care o estimați ca a avea loc ca urmare a înnoirii materialului rulant, precum și ca urmare a celor menționate în secțiunile 2.4 și 2.5. Observație: Intervalul de valori de mai sus reflectă creșterile tipice observate de-a lungul timpului ca urmare a implementării de proiecte similare.
2.6.2	Argumentație		Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.1. Puteți face referire la modificări observate în trecut, în ipoteze comparabile, pe rute din orașul dvs. sau din alte orașe.
2.6.3	Cererea suplimentară care poate fi acomodată pe oferta existentă		Introduceți porțiunea din cererea suplimentară (în puncte procentuale) care considerați că poate fi acomodată pe oferta existentă, luând în calcul gradul de încărcare observat cu ocazia fotodocumentării (2.2.2).
2.6.4	Cererea suplimentară care va fi acomodată de noile vehicule	20 %	
2.6.5	Oferta de transport în m ² /oră*sens necesară pe rută la ora de vârf de dimineață pentru sensul cel mai aglomerat	343	Indicați oferta de transport (în m ² /oră*sens) estimată a fi necesară a fi oferită în condițiile estimării noi pentru cerere (care trebuie acomodată prin capacitate suplimentară), plecând de la valoarea indicată la 2.2.5, și luând în calcul valoarea calculată la 2.6.4.
2.6.6	Argumentație	Având în vedere dezvoltarea zonei Câmpus, există potențial de dezvoltare prin construcția de locuințe și alte dezvoltări adiacente, astfel traseul liniei 100 se va prelungi cu 1170 de metri. Prin prelungirea traseului, locuitorii din zona Campus, studenții, cât și locuitorii din cartierul Tomis Nord vor beneficia de facilitățile noului mijloc de transport ecologic, timp redus de așteptare în stație, și reducerea timpului de parcurgere	Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.5.
2.6.7	Durata estimată a cursei la ora de vârf de dimineață (minute)	60	Introduceți durata estimată a cursei (tur+retur, inclusiv timp morți aferenți capetelor de rută / regularizării), pornind de la datele înregistrate cu privire la operațiunile actuale (2.2.3) și ținând seama de impactul înnoirii materialului rulant, precum și ca urmare a celor menționate în secțiunile 2.4 și 2.5.
2.6.8	Argumentație		Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.7.
2.6.9	Calcul de capacitate	(continuați prin completarea datelor din foaia de lucru "2.6.9 Calcul de capacitate")	A se vedea foaia de lucru "2.6.9 Calcul de capacitate".

2.7. Necesarul de material rulant nou de achiziționat prin prezentul proiect rezultat este:

2.7.1	Tramvai din gama 30 - 32,5 m		
2.7.2	Tramvai din gama 23 - 25 m		
2.7.3	Tramvai din gama 17 - 19 m		
2.7.4	Troleibuz articulat de cca. 18 m		
2.7.5	Troleibuz solo de cca. 12 m		
2.7.6	Autobuz electric articulat de cca. 18 m		
2.7.7	Autobuz electric solo de cca. 12 m	12	
2.7.8	Midibuz electric de cca. 10 m		
2.7.9	Midibuz electric de cca. 8 m		
2.7.10	Justificați opțiunea / combinația de capacitate aleasă	S-a optat pentru acest tip de autobuz, deoarece asigură un raport echilibrat între timpul de așteptare în stație, gradul de încărcare a mijlocului de transport, cât și capacitatea de transport oferită. Un timp crescut de așteptare în stație, combinat cu un grad crescut de aglomerație din autobuz conduce la o nemulțumire a călătorului, respectiv alegerea altui mijloc de transport	Justificați spre exemplu de ce ați ales vehicule mai mari în dauna unor mai mici, sau viceversa, sau de ce (nu) ați ales operarea cu o combinație de vehicule de capacități diferite (vezi discuția de la paginile 19-20 din Ghidul JASPERS pentru proiecte de reînnoire de material rulant).
2.7.11	Comentați dacă intenționați să implementați operațiuni mixte	NU	Dacă intenționați să operați pe anumite rute atât material rulant nou cât și vechi, indicați și argumentați acest lucru, discutând eventualele probleme de compatibilitate tehnică și funcțională. Operarea cu flotă mixtă (nouă și veche) nu este recomandată, din motive precum diferența timpilor de îmbarcare / debarcare între vehiculele cu podea joasă și cele cu podea înaltă (fapt care poate conduce la gruparea vehiculelor în traseu), sau diferența între performanțele tehnice ale vehiculelor. Totuși, un oraș poate alege operarea în acest mod (în special pentru tramvale), pentru a maximiza impactul materialului rulant nou (vezi discuția de la pagina 19 din Ghidul JASPERS pentru proiecte de reînnoire de material rulant).

r.	Descrierea câmpului	Completată doar în câmpurile verzi:	Instrucțiuni ajutoare, exemple:
2.1. Date generale despre rută			
1.1	Indicativul ("numărul") rutei	43M	De exemplu: 368, 1a, 28b, 3/11, M23, E4b etc.
1.2	Descrierea rutei așa cum este afișată pe vehicul	GARA CFR - CENTRU - VIVO	De exemplu: Piața Reșița - Nițu Vasile - Piața Sudului.
1.3	Traseul rutei. Produceți în aplicația Google Earth un fișier kmz care arată traseul rutei.	(se produce fișierul kmz și se atașează la chestionar)	A se vedea foaia de lucru "2.1.3 Instrucțiuni kmz".
1.4	Lungimea cursei în metri	15488	Atenție! Dacă ruta este cu tur și retur identice, înmulțiți cu 2 valoarea obținută cu ocazia creării fișierului kmz, în caz că ați parcurs doar sensul tur.
1.5	Ora de vârf de dimineață pentru rută (hh:mm - hh:mm)	07:30-08:30	Ora de vârf aferentă rutei corespunde blocului orar cu cea mai mare încărcare de călători, și, în principiu, cu cele mai multe plecări, respectiv cu cea mai mare capacitate oferită, în cazul în care se folosesc vehicule de capacitate mai mare. Indicați un interval de o oră, spre exemplu: 7:15 - 8:15. În cazul în care informația nu este disponibilă (spre exemplu din PMUD), aceasta poate fi obținută prin studierea orarului rutei și apoi observarea <i>in situ</i> a încărcării vehiculelor, respectiv din discuțiile cu reprezentanții operatorului (inclusiv cu șoferii/vatmanii de pe ruta respectivă).
1.6	Mențiuni speciale	Ruta este actualmente operată de altă clasă de mijloc de transport decât cea care urmează a fi achiziționată.	Explicați dacă ruta se află într-o situație specială precum: - Ruta este actualmente operată de altă clasă de mijloc de transport decât cea care urmează a fi achiziționată (spre exemplu o rută pe care urmează să fie operate tramvale/troleibuze nou-achiziționate, însă operată actualmente cu autobuze deoarece infrastructura de tramvai/troleibuz urmează a fi supusă modernizării). - Există, din motive operaționale, diferențe minore între traseul actual al rutei și traseul pe care se va realiza operarea cu noile vehicule. Justificați motivul diferenței, și introduceți valorile de lungime ale rutei pentru ambele situații.

2.2. Date privind operațiunile la ora de vârf de dimineață

2.1	Locația reprezentativă pentru încărcarea maximă pe rută la ora de vârf de dimineață - precizați: Intersecția sau stația (indicați dacă în aval sau amonte de stație). De asemenea precizați sensul de mers care corespunde încărcării maxime.	GARA CFR	Identificați interstația (secțiunea dintre două stații consecutive) pe care vehiculele sunt cele mai încărcate (aglomerate) la ora de vârf de dimineață. Acest lucru se poate realiza prin observarea în teren, și în urma discuțiilor cu operatorul (eventual cu șoferii/vatmanii de pe rută). Apoi alegeți o locație pe traseul interstației care să fie convenabilă pentru realizarea pozelor (vezi următorul punct). Cel mai convenabil este în amonte de o intersecție semaforizată aglomerată (vehiculul oprind va fi mai ușor de fotografiat), sau în aval de prima stație (în sensul de mers) aferentă interstației (vehiculul va fi fotografiat imediat după plecarea din stație).
2.2	Fotodocumentarea vehiculelor la ora de vârf	(Completați datele din foaia de lucru "2.2.2. Fotodocumentare")	
2.3	Viteza medie cu care se operează cursa la ora de vârf de dimineață (km/h)	15,8	Rugați operatorul să înregistreze, pe parcursul a două zile lucrătoare, datele de pornire în cursă (respectiv deschiderea ușilor în prima stație cu serviciu productiv) și de sosire din cursă (respectiv închiderea ușilor în ultima stație cu serviciu productiv), pentru toate cursele de pe ruta în cauză cu pornire în prima jumătate a orei de vârf de dimineață. Dacă este cazul, scădeți timpul de pauză de la capătul de linie dintre tur și retur. Calculați durata fiecărei curse. Calculați media aritmetică a duratelor (în ore). Împărțiți lungimea cursei în kilometri (obținută de la punctul 2.1.4) la media duratelor, obținând viteza medie (în km/h) pe care o înregistrați în căsuța din stânga prezentei căsuțe.
2.4	Parcul cu care se operează în mod tipic ruta în ora de vârf de dimineață	Pe parcursul orei de vârf de dimineață există un total de $(n_1 + n_2)$ plecări de vehicule pe sensul cel mai aglomerat, deservite: * 3 vehicule [Autobuz] de dimensiuni 12x2,55 (m);	Introduceți caracteristicile vehiculelor care deservește plecările pe sensul cel mai aglomerat la ora de vârf de dimineață, indicând tipul (tramvai/troleibuz/autobuz) și dimensiunile aferente salonului de călători (lungime și lățime în metri). Dimensiunile pot fi aproximative, și pot fi approximate din dimensiunile caroseriei, din care se scade porțiunea de lungime corespunzătoare cabinei șoferului/vatmanului, sau a echipamentelor aferente vehiculului dacă acestea ocupă o dimensiune apreciabilă. Se pot utiliza, dacă este potrivit, datele din foaia de lucru "2.6.9 Calcule de capacitate". La tramvalele multivagon se va introduce lungimea totală a spațiilor disponibile călătorilor. Eliminați n_2 dacă este oferit un singur tip de vehicul (din punctul de vedere al capacității), adăugați n_3, \dots dacă se operează cu mai mult de două tipuri. În principiu datele prezentate aici ar trebui să fie sinergice cu cele din foaia de lucru "2.2.2 Fotodocumentare". Atenție! Se va indica numărul de plecări pe parcursul orei de vârf, nu numărul de vehicule aflate în traseu la ora de vârf (cele două valori fiind teoretic egale doar în cazul în care durata cursei la ora de vârf de dimineață este de o oră).
2.5	Oferta de transport în m ³ /oră*sens pe rută la ora de vârf de dimineață	85,0	Calculați valoarea $n_1 * L_1 * (n_1 + n_2 * L_2 * L_1 + \dots)$

2.3. Infrastructura aferentă operării rutei - descriere și disfuncționalități

secțiunile 2.3.1 - 2.3.8 Introduceți o scurtă descriere (2-3 paragrafe) la nivel general cu privire la starea componentelor respective. Faceți referință doar la starea existentă, nu la planurile de îmbunătățire (acestea vor face obiectul următoarelor secțiuni). Includeți / face referire la câteva poze reprezentative pentru fiecare caz, 15 - 20 de poze în total. Pozele nu vor fi incluse în acest document, ci pregătite ca arhivă (rar sau zip) de transmis împreună cu chestionarul 2.

1	Stații pentru călători	Nu există stații modernizate (fără adăpost, acoperis, bănci, chioscuri de bilete) și nici panouri informative pentru utilizatorii transportului public.	Descrieți facilitățile tipice existente în stațiile pentru călători: prezența unui acoperiș sau adăpost, a băncilor, a indicatoarelor de stații (eventual iluminate), a unui chioșc de bilete / automat de bilete cu informații privind orarul, a unor sisteme de informare audio etc. Dacă există refugii pentru tramvai, descrieți modul de separare a acestora de traficul general. Descrieți calitatea suprafeței de așteptare (asfalt etc.) și a bordurilor. Descrieți accesibilitatea stațiilor pentru persoane cu mobilitate redusă.
2	Cale de rulare	Nu există benzi dedicate autobuzelor.	Pentru Ab, Tb: descrieți calitatea infrastructurii rutiere pe care este operată ruta. Includeți mențiuni cu privire la porțiuni cu pavaj nesatisfăcător (ex. piatră cubică). Pentru Tv: descrieți starea căii de rulare, data ultimei reparații capitale / modernizări, modalitatea de operare a macazurilor etc. Indicați dacă sunt restricții de viteză datorate stării suprafeței / căii de rulare.
3	Prioritate în trafic	Nu există prioritate în trafic pentru transportul public.	Descrieți facilitățile speciale pentru asigurarea priorității în trafic pentru vehiculele de transport public: benzi sau căi dedicate (inclusiv metoda de separare față de traficul general), lungimea pe care se întind acestea; semaforizare dedicată pentru transport public; alte relevante (a se vedea secțiunea 5 din Ghidul JASPERS privind proiectele de reînnoire de material rulant). Descrieți disfuncționalitățile legate de trafic, în principal întârzieri la intersecții aglomerate, sau datorate reducerii numărului de benzi în cale curentă datorită mașinilor parcate neregularitar etc.
4	Infrastructura pietonală de acces la stații	Trotuare dimensionate necorespunzător fluxului de pietoni, obstrucționate în mod sistematic de mașini parcate, iluminate necorespunzător. Acestea se află în stare de degradare, existând gropi și denivelări.	Descrieți eventualele deficiențe cu privire la infrastructura pietonală de acces la stații din zona de captare a acestora - cum ar fi trotuare lipsă, trotuare cu suprafață necorespunzătoare, trotuare dimensionate necorespunzător fluxului de pietoni, trotuare obstrucționate în mod sistematic de mașini parcate pe acestea, trotuare neiluminate.
5	Rețea de contact (doar pentru Tv și Tb)		Descrieți starea rețelei de contact, inclusiv a elementelor de rețea (cruci, macazuri, intersecții, separatoare etc.). Descrieți modul de acționare a macazurilor. Descrieți restricțiile de viteză datorate stării rețelei de contact. Menționați anul ultimei înlocuiri. Dacă este cazul, descrieți starea (dacă este necorespunzătoare) a infrastructurii de susținere.
6	Infrastructura de alimentare a rețelei de contact (doar pentru Tv și Tb)		Descrieți starea cablurilor de alimentare, a stațiilor de redresare, a centrelor de alimentare etc.

.3.7	Facilitățile din autobaze (/depouri)	1 (una) autobaza pentru autobuze. Pentru autovehiculele electrice nu avem infrastructura pentru încărcare. Dacă se achiziționează autobuze electrice, trebuie achiziționat la pachet și infrastructura conexă pe tip de vehicul, pentru tot lotul (ex. Stații încărcare, etc.).	Indicați autobaza (/depoul) care va deservi vehiculele de pe ruta respectivă. Dacă sunt mai multe autobaze (/depouri), menționați-le pe fiecare, indicând procentul din parc care va fi alocat fiecarei (/fiecăruia). Descrieți starea facilităților din autobază(e)/depou(r) în lumina posibilității acestora de a funcționa cu succes în vederea garării și întreținerii noilor vehicule de achiziționat prin prezentul proiect. Indicați în mod special facilitățile lipsă / aflate în stare necorespunzătoare.
.3.8	(Opțional) Alte infrastructuri sau facilități asociate operării rutei		Descrieți starea și deficiențele altor infrastructuri sau facilități asociate rutei, dacă acestea există. Spre exemplu stații de transfer / terminale de mară dimensiuni, pasaje inferioare / tuneluri, viaducte etc.

2.4. Îmbunătățiri planificate a fi aduse infrastructurii aferente operării rutei

secțiunile 2.4.1 - 2.4.8 introduceți o scurtă descriere (2-3 paragrafe) cu privire la îmbunătățirile ce urmează a fi aduse în lumina soluționării deficiențelor descrise la punctele 2.3.1 - 2.3.8. Realizați o scurtă descriere a intervenției, ariei de extindere a acestora (de exemplu: acoperă cele mai aglomerate x stații, vizează înlocuirea liniei de contact mai veche de y ani, se referă la înlocuirea macazurilor cu acționare de tipul...), stadiul pregătirii intervenției, costul estimat și sursa de finanțare preconizată, data realistă estimată pentru punerea în funcțiune (doar pentru intervențiile pentru care sursa de finanțare este indicată și angajată!)

4.1	Stații pentru călători	Prin proiectul Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona B-dul Tomis se urmărește: 1. reorganizarea stațiilor de transport public; 2. modernizarea stațiilor de transport public, pentru pregătirea integrării cu sistemele de ticketing; Informare călători, asigurare conexiune wi-fi gratuită. Proiectul se află pe lista de proiecte SIDU și PMUD. Valoarea totală estimată a proiectului este de 37.575.000,00 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2023.	
4.2	Cale de rulare	Proiectul Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona B-dul Tomis prevede, totodată, refacerea și sistemăzarea integrală a infrastructurii rutiere, precum și crearea de benzi dedicate pentru vehiculele de transport public, delimitate fizic. Proiectul se află pe lista de proiecte SIDU și PMUD. Valoarea totală estimată a proiectului este de 37.575.000,00 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2023.	
1.3	Prioritate în trafic	În cadrul proiectului sus amintit se va pregăti implementarea unui sistem inteligent de management al traficului și, totodată, va fi realizată semnalizarea orizontală și verticală a drumului. Pe lângă aceste intervenții, proiectul "Sistem adaptiv pentru managementul traficului în municipiul Constanța" vine să concretizeze sistemul de management al traficului la nivelul municipiului. Proiectul se află în planurile de acțiune ale PMUD și SIDU și este în stadiul de pregătire. Valoarea estimată este de 40.000.000,00 lei. Sursa de finanțare va fi asigurată printr-un împrumut/contract BERD sau prin POR 2014 -2020, Axa 4, Prioritatea de Investiții 4e, Obiectivul specific 4.1.	

2.4.4	Infrastructura pietonală de acces la stații	<p>Proiectul îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona B-dul Tomis prevede: 1. reabilitarea/extinderea traseelor pietonale (trotuare), astfel încât să se asigure creșterea accesibilității și siguranței acestui mod de deplasare; 2. introducerea unui sistem modern de iluminat, folosind aparate de iluminat cu design contemporan și care să respecte cerințele directivelor tendinței actuale a economiei de energie, prin folosirea de tehnologii Led și teleanagement, atât pentru zona de trotuare cât și pentru zonele pietonale și piste de biciclete; 3. Instalarea de mobilier urban. Proiectul se află pe lista de proiecte SIDU și PMUD. Valoarea totală estimată a proiectului este de 37.575.000,00 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2023. Totodată, proiectul Acces și mobilitate pietonală în zona centrală a municipiului Constanța prevede: 1. reabilitarea/extinderea traseelor pietonale (trotuare), astfel încât să se asigure creșterea accesibilității și siguranței acestui mod de deplasare; 2. introducerea unui sistem modern de iluminat, folosind aparate de iluminat cu design contemporan și care să respecte cerințele directivelor tendinței actuale a economiei de energie, prin folosirea de tehnologii Led și teleanagement, atât pentru zona de trotuare cât și pentru zonele pietonale și piste de biciclete; 3. Instalarea de mobilier urban. Proiectul se află pe lista prioritară de proiecte SIDU și PMUD. Valoarea totală estimată a proiectului este de 40.000.000 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2020.</p>
2.4.5	Rețea de contact (doar pentru Tv și Tb)	
2.4.6	Infrastructura de alimentare (doar pentru Tv și Tb)	
2.4.7	Facilitățile din autobuze (/depouri)	
2.4.8	(opțional) Alte infrastructuri sau facilități asociate operării rutei	

2.5. Alți factori care ar urma să conducă la creșterea cererii pe rută

Suplimentar față de cele menționate în secțiunile 2.4.1 - 2.4.8, se preconizează că următorii factori vor conduce la creșterea cererii de transport public pe rută:

2.5.1	Informarea în timp real a călătorilor privind poziția vehiculelor	Obligatorie și inclusă pentru toate vehiculele.	Toate vehiculele achiziționate prin prezentele proiecte vor fi echipate cu sisteme de poziționare GPS, fiind obligativitatea beneficiarului de a le menține în stare de funcționare 24 de ore și 7 zile pe săptămână. Sistemele vor fi echipate cu o interfață de introducere a indicativului rutei, operatorul având responsabilitatea de a introduce indicativul corect cu ocazia operării fiecărei curse în serviciu comercial. Baza de date unică aferentă informării călătorilor va fi dezvoltată prin prezentul proiect.
2.5.2	Îmbunătățiri în privința politicii de parcare și al controlului parcării	Municipiul Constanța arge în pregătire politică de parcare la nivelul orașului. Aceasta va fi elaborată și aprobată până la sfârșitul anului 2018, începutul lui 2019.	Descrieți angajamentele cu privire la politica și controlul parcării, stadiul implementării sau data estimată pentru implementare, și impactul pe care schimbările îl vor avea asupra operațiunilor de TP pe rută (spre exemplu asupra creșterii vitezei comerciale sau asupra creșterii cererii de TP înspre/dinspre zona centrală).
2.5.3	Alte măsuri de creștere a vitezei comerciale sau a calității operațiunilor de TP pe rută		Faceți referire la alte măsuri sau intervenții angajate care considerați că vor avea un impact, direct sau indirect asupra cererii de TP pe rută.
2.5.4	Dezvoltări în aria de influență a rutei	Din documentațiile de urbanism aprobate de către UAT municipiul Constanța, respectiv PUZ Campus, în zona luată în considerare există potențial de dezvoltare zone de locuințe și alte dezvoltări adiacente care, dacă vor fi realizate, vor atrage un număr de aproximativ 41.000 utilizatori noi, dintre care 6600 rezidenți.	Descrieți eventuale dezvoltări imobiliare semnificative în curs de realizare sau cu proiecte aprobate și angajate, care ar putea influența cererea pe rută (spre exemple noi centre comerciale, zone de locuințe etc.) Dacă este cazul, descrieți și dezafectări ale unor zone (spre exemplu centre industriale), sau reconversii ale acestora, care ar putea afecta în sens negativ cererea.
2.5.5	Modificări datorate reorganizării rețelei de TP		Dacă este cazul, descrieți și dezafectări ale rețelei de transport public care vor avea influențe asupra cererii pe rută.
2.5.6	Alte influențe asupra cererii pe rută		

2.6. Dimensionarea noului parc pentru rută, de achiziționat prin prezentul proiect

2.6.1	Creșterea estimată a cererii pe rută	20 %	Alegeți din meniul drop-down o valoare estimată a creșterii cererii de transport pe rută la ora de vârf de dimineață (relativ la situația actuală), din setul de valori {0%, 10%, 20%, 30%}, pe care o estimați ca a avea loc ca urmare a înnoirii materialului rulant, precum și ca urmare a celor menționate în secțiunile 2.4 și 2.5. Observație: Intervalul de valori de mai sus reflectă creșterile tipice observate de-a lungul timpului ca urmare a implementării de proiecte similare.
-------	--------------------------------------	------	--

.6.2	Argumentație		Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.1. Puteți face referire la modificări observate în trecut, în ipoteze comparabile, pe rute din orașul dvs. sau din alte orașe.
.6.3	Cererea suplimentară care poate fi acomodată pe oferta existentă		Introduceți porțiunea din cererea suplimentară (în puncte procentuale) care considerați că poate fi acomodată pe oferta existentă, luând în calcul gradul de încărcare observat cu ocazia fotodocumentării (2.2.2).
.6.4	Cererea suplimentară care va fi acomodată de noile vehicule	20%	
.6.5	Oferta de transport în m ² /oră*sens necesară pe rută la ora de vârf de dimineață pentru sensul cel mai aglomerat	101	Indicați oferta de transport (în m ² /oră*sens) estimată a fi necesară a fi oferită în condițiile estimării noi pentru cerere (care trebuie acomodată prin capacitate suplimentară), plecând de la valoarea indicată la 2.2.5, și luând în calcul valoarea calculată la 2.6.4.
.6.6	Argumentație		Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.5.
.6.7	Durata estimată a cursei la ora de vârf de dimineață (minute)	65	Introduceți durata estimată a cursei (tur+retur, inclusiv timpuri morți aferenți capetelor de rută / regularizării), pornind de la datele înregistrate cu privire la operațiunile actuale (2.2.3) și ținând seama de impactul înnoirii materialului rulant, precum și ca urmare a celor menționate în secțiunile 2.4 și 2.5.
.6.8	Argumentație		Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.7.
.6.9	Calcul de capacitate	(continuați prin completarea datelor din foaia de lucru "2.6.9 Calcule de capacitate")	A se vedea foaia de lucru "2.6.9 Calcule de capacitate".

2.7. Necesarul de material rulant nou de achiziționat prin prezentul proiect rezultat este:

.7.1	Tramvai din gama 30 - 32,5 m		
.7.2	Tramvai din gama 23 - 25 m		
.7.3	Tramvai din gama 17 - 19 m		
.7.4	Troleibuz articulat de cca. 18 m		
.7.5	Troleibuz solo de cca. 12 m		
.7.6	Autobuz electric articulat de cca. 18 m		
.7.7	Autobuz electric solo de cca. 12 m		
.7.8	Midibuz electric de cca. 10 m		
.7.9	Midibuz electric de cca. 8 m		
.7.10	Justificați opțiunea / combinația de capacitate aleasă	S-a optat pentru acest tip de autobuz, deoarece asigură un raport echilibrat între timpuri de așteptare în stație, gradul de încărcare a mijlocului de transport, cât și capacitatea de transport oferită. Un timp crescut de așteptare în stație, combinat cu un grad crescut de aglomerație din autobuz, conduce la o nemulțumire a călătorului, respectiv alegerea altui mijloc de transport.	Justificați spre exemplu de ce ați ales vehicule mai mari în dauna unora mai mici, sau viceversa, sau de ce (nu) ați ales operarea cu o combinație de vehicule de capacități diferite (vezi discuția de la paginile 19-20 din Ghidul JASPERS pentru proiecte de reînnoire de material rulant).
.7.11	Comentați dacă intenționați să implementați operațiuni mixte	NU	Dacă intenționați să operați pe anumite rute atât material rulant nou cât și vechi, indicați și argumentați acest lucru, discutând eventualele probleme de compatibilitate tehnică și funcțională. Operarea cu flotă mixtă (nouă și veche) nu este recomandată, din motive precum diferența timpilor de îmbarcare / debarcare între vehiculele cu podea joasă și cele cu podea înaltă (fapt care poate conduce la gruparea vehiculelor în traseu), sau diferența între performanțele tehnice ale vehiculelor. Totuși, un oraș poate alege operarea în acest mod (în special pentru tramvaie), pentru a maximiza impactul materialului rulant nou (vezi discuția de la pagina 19 din Ghidul JASPERS pentru proiecte de reînnoire de material rulant).

r.	Descrierea câmpului	Completați doar în câmpurile verzii:	Instrucțiuni ajutoare, exemple:
2.1. Date generale despre rută			
1.1	Indicativul ("numărul") rutei	42	De exemplu: 368, 1s, 28b, 3/11, M23, E4b etc.
1.2	Descrierea rutei așa cum este afișată pe vehicul	Tomis Nord – Centru – Poarta 2	De exemplu: Piața Reșița - Nițu Vasile - Piața Sudului.
1.3	Traseul rutei. Produceți în aplicația Google Earth un fișier kmz care arată traseul rutei.	(se produce fișierul kmz și se atașează la chestionar)	A se vedea foaia de lucru "2.1.3 Instrucțiuni kmz".
1.4	Lungimea cursei în metri	11044	Atenție! Dacă ruta este de tur și retur identice, înmulțiți cu 2 valoarea obținută cu ocazia creării fișierului kmz, în caz că ați parcurs doar sensul tur.
1.5	Ora de vârf de dimineață pentru rută (hh:mm - hh:mm)	07:30-08:30	Ora de vârf aferentă rutei corespunde blocului orar cu cea mai mare încărcare de călători, și, în principiu, cu cele mai multe plecări, respectiv cu cea mai mare capacitate oferită, în cazul în care se folosesc vehicule de capacitate mai mare. Indicați un interval de o oră, spre exemplu: 7:15 - 8:15. În cazul în care informația nu este disponibilă (spre exemplu din PMUD), aceasta poate fi obținută prin studierea orarului rutei și apoi observarea <i>in situ</i> a încărcării vehiculelor, respectiv din discuțiile cu reprezentanții operatorului (inclusiv cu șoferii/vatmanii de pe ruta respectivă).
1.6	Mențiuni speciale	Ruta este actualmente operată de altă clasă de mijloace de transport decât cea care urmează a fi achiziționată.	Explicați dacă ruta se află într-o situație specială precum: - Ruta este actualmente operată de altă clasă de mijloc de transport decât cea care urmează a fi achiziționată (spre exemplu o rută pe care urmează să fie operate tramvaie/troleibuze nou-achiziționate, însă operată actualmente cu autobuze deoarece infrastructura de tramvai/troleibuz urmează a fi supusă modernizării). - Există, din motive operaționale, diferențe minore între traseul actual al rutei și traseul pe care se va realiza operarea cu noile vehicule. Justificați motivul diferenței, și introduceți valorile de lungime ale rutei pentru ambele situații.

2.2. Date privind operațiunile la ora de vârf de dimineață

2.1	Locația reprezentativă pentru încărcarea maximă pe rută la ora de vârf de dimineață - precizați: intersecția sau stația (indicați dacă în aval sau amonte de stație). De asemenea precizați sensul de mers care corespunde încărcării maxime.	Tomis Nord	Identificați intersecția (secțiunea dintre două stații consecutive) pe care vehiculele sunt cele mai încărcate (aglomerate) la ora de vârf de dimineață. Acest lucru se poate realiza prin observarea în teren, și în urma discuțiilor cu operatorul (eventual cu șoferii/vatmanii de pe rută). Apoi alegeți o locație pe traseul intersecției care să fie convenabilă pentru realizarea pozelor (vezi următorul punct). Cel mai convenabil este în amonte de o intersecție semaforizată aglomerată (vehiculul oprind va fi mai ușor de fotografiat), sau în aval de prima stație (în sensul de mers) aferentă intersecției (vehiculul va fi fotografiat imediat după plecarea din stație).
2.2	Fotodocumentarea vehiculelor la ora de vârf	(Completați datele din foaia de lucru "2.2.2. Fotodocumentare")	
2.3	Viteza medie cu care se operează cursa la ora de vârf de dimineață (km/h)	15,8	Rugați operatorul să înregistreze, pe parcursul a două zile lucrătoare, datele de pornire în cursă (respectiv deschiderea ușilor în prima stație cu serviciu productiv) și de sosire din cursă (respectiv închiderea ușilor în ultima stație cu serviciu productiv), pentru toate cursele de pe ruta în cauză cu pornire în prima jumătate a orei de vârf de dimineață. Dacă este cazul, scădeți timpul de pauză de la capătul de linie dintre tur și retur. Calculați durata fiecărei curse. Calculați media aritmetică a duratelor (în ore). Împărțiți lungimea cursei în kilometri (obținută de la punctul 2.1.4) la media duratelor, obținând viteza medie (în km/h) pe care o înregistrați în căsuța din stânga prezentei căsuțe.
2.4	Parcul cu care se operează în mod tipic ruta în ora de vârf de dimineață	Pe parcursul orei de vârf de dimineață există un total de $(n_1 + n_2)$ plecări de vehicule pe sensul cel mai aglomerat, deservite: * 8 vehicule (Autobuz) de dimensiuni 12x2,55 (m);	Introduceți caracteristicile vehiculelor care deservesc plecările pe sensul cel mai aglomerat la ora de vârf de dimineață, indicând tipul (tramvai/troleibuz/autobuz) și dimensiunile aferente salonului de călători (lungime și lățime în metri). Dimensiunile pot fi aproximative, și pot fi approximate din dimensiunile caroseriei, din care se scade porțiunea de lungime corespunzătoare cabinei șoferului/vatmanului, sau a echipamentelor aferente vehiculului dacă acestea ocupă o dimensiune apreciabilă. Se pot utiliza, dacă este potrivit, datele din foaia de lucru "2.6.9 Calcule de capacitate". La tramvaiele multivagone se va introduce lungimea totală a spațiilor disponibile călătorilor. Eliminați n_2 dacă este oferit un singur tip de vehicul (din punctul de vedere al capacității), adăugați n_2, \dots dacă se operează cu mai mult de două tipuri. În principiu datele prezentate aici ar trebui să fie sinergice cu cele din foaia de lucru "2.2.2 Fotodocumentare". Atenție! Se va indica numărul de plecări pe parcursul orei de vârf, nu numărul de vehicule aflate în traseu la ora de vârf (cele două valori fiind teoretic egale doar în cazul în care durata cursei la ora de vârf de dimineață este de o oră).
2.5	Oferta de transport în m ² /oră*sens pe rută la ora de vârf de dimineață	224,0	Calculați valoarea $n_1 * L_1 * (n_2 * L_2 * L_2 + \dots)$

2.3. Infrastructura aferentă operării rutei - descriere și disfuncționalități

secțiunile 2.3.1 - 2.3.8 Introduceți o scurtă descriere (2-3 paragrafe) la nivel general cu privire la starea componentelor respective. Faceți referință doar la starea existentă, nu la planurile de îmbunătățire (acestea vor face obiectul următoarelor secțiuni). Includeți / face referire la câteva poze reprezentative pentru fiecare caz, 15 - 20 de poze în total. Pozele nu vor fi incluse în acest document, ci pregătite ca arhivă (rar sau zip) de transmis împreună cu chestionarul 2.

2.1	Stații pentru călători	Nu există stații modernizate (fără adăpost, acoperis, bănci, chioscuri de bilete) și nici panourile informative pentru utilizatorii transportului public.	Descrieți facilitățile tipice existente în stațiile pentru călători: prezența unui acoperis sau adăpost, a băncilor, a indicatoarelor de stații (eventual iluminate), a unui chioșc de bilete / automat de bilete cu informații privind orarul, a unor sisteme de informare audio etc. Dacă există refugii pentru tramvai, descrieți modul de separare a acestora de traficul general. Descrieți calitatea suprafeței de așteptare (asfalt etc.) și a bordurilor. Descrieți accesibilitatea stațiilor pentru persoane cu mobilitate redusă.
2.2	Cale de rulare	Nu există benzi dedicate autobuzelor.	Pentru Ab, Tb: descrieți calitatea infrastructurii rutiere pe care este operată ruta. Includeți mențiuni cu privire la porțiunile cu pavaj nesatisfăcător (ex. piatră cubică). Pentru Tv: descrieți starea căii de rulare, data ultimei reparații capitale / modernizări, modalitatea de operare a macazurilor etc. Indicați dacă sunt restricții de viteză datorate stării suprafeței / căii de rulare.
2.3	Prioritate în trafic	Nu există prioritate în trafic pentru transportul public.	Descrieți facilitățile speciale pentru asigurarea priorității în trafic pentru vehiculele de transport public: benzi sau căi dedicate (inclusiv metoda de separare față de traficul general), lungimea pe care se întind acestea; semaforizare dedicată pentru transport public; altele relevante (a se vedea secțiunea 5 din Ghidul JASPERS privind proiectele de reînnoire de material rulant). Descrieți disfuncționalitățile legate de trafic, în principal întârzieri la intersecții aglomerate, sau datorate reducerii numărului de benzi în cale curentă datorită parcatelor neregulate etc.
2.4	Infrastructura pietonală de acces la stații	Trotuare dimensiunilor necorespunzătoare fluxului de pietoni; obstrucționate în mod sistematic de mașini parcate, iluminate necorespunzător. Acestea se află în stare de degradare, existând gropi și denivelări.	Descrieți eventualele deficiențe cu privire la infrastructura pietonală de acces la stații din zona de captare a acestora - cum ar fi trotuare lipsă, trotuare cu suprafață necorespunzătoare, trotuare dimensiunilor necorespunzătoare fluxului de pietoni, trotuare obstrucționate în mod sistematic de mașini parcate pe acestea, trotuare neiluminate.
2.5	Rețea de contact (doar pentru Tv și Tb)		Descrieți starea rețelei de contact, inclusiv a elementelor de rețea (cruci, macazuri, intersecții, separatoare etc.). Descrieți modul de acționare a macazurilor. Descrieți restricțiile de viteză datorate stării rețelei de contact. Menționați anul ultimei înlocuiri. Dacă este cazul, descrieți starea (dacă este necorespunzătoare) a infrastructurii de susținere.
2.6	Infrastructura de alimentare a rețelei de contact (doar pentru Tv și Tb)		Descrieți starea cablurilor de alimentare, a substațiilor de redresare, a centrelor de alimentare etc.

2.3.7	Facilitățile din autobaze (/depouri)	1 (una) autobaza pentru autobuze. Pentru autovehiculele electrice nu avem infrastructura pentru încărcare. Dacă se achiziționează autobuze electrice, trebuie achiziționat și pachet și infrastructura conexă pe tip de vehicul, pentru tot lotul (ex. Stații încărcare, etc.).	Indicați autobaza (/depoul) care va deservi vehiculele de pe ruta respectivă. Dacă sunt mai multe autobaze (/depouri), menționați-le pe fiecare, indicând procentul din parc care va fi alocat fiecăreia (/fiecăruia). Descrieți starea facilităților din autobază(e)/depou(r) în lumina posibilității acestora de a funcționa cu succes în vederea garării și întreținerii noulor vehicule de achiziționat prin prezentul proiect. Indicați în mod special facilitățile lipsă / aflate în stare necorespunzătoare.
2.3.8	(opțional) Alte Infrastructuri sau facilități asociate operării rutei		Descrieți starea și deficiențele altor infrastructuri sau facilități asociate rutei, dacă acestea există. Spre exemplu stații de transfer / terminale de mari dimensiuni, pasaje inferioare / tuneluri, viaducte etc.

2.4. Îmbunătățiri planificate a fi aduse infrastructurii aferente operării rutei

În secțiunile 2.4.1 - 2.4.8 introduceți o scurtă descriere (2-3 paragrafe) cu privire la îmbunătățirile ce urmează a fi aduse în lumina soluționării deficiențelor descrise la punctele 2.3.1 - 2.3.8. Realizați o scurtă descriere a intervenției, a ariei de extindere a acesteia (de exemplu: acoperă cele mai aglomerate stații, vizează înlocuirea liniei de contact mai vechi de y ani, se referă la înlocuirea macazurilor cu acționare de tipul...), stadiul pregătirii intervenției, costul estimat și sursa de finanțare preconizată, data realistă estimată pentru punerea în funcțiune (doar pentru intervențiile pentru care sursa de finanțare este indicată și angajată)

2.4.1	Stații pentru călători	Prin proiectul Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona B-dul Tomis se urmărește: 1. reorganizarea stațiilor de transport public; 2. modernizarea stațiilor de transport public, pentru pregătirea integrării cu sistemele de ticketing, Informare călătorii, asigurare conexiune wi-fi gratuită. Proiectul se află pe lista de proiecte SIDU și PMUD. Valoarea totală estimată a proiectului este de 37.575.000,00 lei. Sursa de finanțare - Programul Operațional Regional 2014-2020, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune - Decembrie 2023.	
2.4.2	Cale de rulare	Proiectul Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona B-dul Tomis prevede, totodată, refacearea și resistemizarea integrală a infrastructurii rutiere, precum și crearea de benzi dedicate pentru vehiculele de transport public, delimitate fizic. Proiectul se află pe lista de proiecte SIDU și PMUD. Valoarea totală estimată a proiectului este de 37.575.000,00 lei. Sursa de finanțare - Programul Operațional Regional 2014-2020, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune - Decembrie 2023.	
2.4.3	Prioritate în trafic	În cadrul proiectului sus amintit se va pregăti implementarea unui sistem inteligent de management al traficului și, totodată, va fi realizată semnalizarea orizontală și verticală a drumului. Pe lângă aceste intervenții, proiectul "Sistem adaptiv pentru managementul traficului în municipiul Constanța" vine să concretizeze sistemul de management al traficului la nivelul municipiului. Proiectul se află în planurile de acțiune ale PMUD și SIDU și este în stadiul de pregătire. Valoarea estimată este de 40.000.000,00 lei. Sursa de finanțare va fi asigurată printr-un împrumut/contract BERD sau prin POR 2014-2020, Axa 4, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul specific 4.1.	

4.4	Infrastructura pietonală de acces la stații	<p>Proiectul îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona B-dul Tomis prevede: 1. reabilitarea/extinderea traseelor pietonale (trotuare), astfel încât să se asigure creșterea accesibilității și siguranței acestui mod de deplasare; 2. introducerea unui sistem modern de iluminat, folosind aparate de iluminat cu design contemporan și care să respecte cerințele directivelor tendințelor actuale a economiei de energie, prin folosirea de tehnologii Led și telemanagement, atât pentru zona de trotuare cât și pentru zonele pietonale și piste de biciclete; 3. Instalarea de mobilier urban. Proiectul se află pe lista de proiecte SIDU și PMUD. Valoarea totală estimată a proiectului este de 37.575.000,00 - lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de Investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare; Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2023. Totodată, proiectul Acces și mobilitate pietonală în zona centrală a municipiului Constanța prevede: 1. reabilitarea/extinderea traseelor pietonale (trotuare), astfel încât să se asigure creșterea accesibilității și siguranței acestui mod de deplasare; 2. Introducerea unui sistem modern de iluminat, folosind aparate de iluminat cu design contemporan și care să respecte cerințele directivelor tendințelor actuale a economiei de energie, prin folosirea de tehnologii Led și telemanagement, atât pentru zona de trotuare cât și pentru zonele pietonale și piste de biciclete; 3. Instalarea de mobilier urban. Proiectul se află pe lista prioritara de proiecte SIDU și PMUD. Valoarea totală estimată a proiectului este de 40.000.000 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de Investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare; Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2020.</p>
4.5	Rețea de contact (doar pentru Tv și Tb)	
4.6	Infrastructura de alimentare (doar pentru Tv și Tb)	
4.7	Facilitățile din autobaze (/depouri)	
4.8	(opțional) Alte infrastructuri sau facilități asociate operării rutei	

2.5. Alți factori care ar urma să conducă la creșterea cererii pe rută

plimentar față de cele menționate în secțiunile 2.4.1 - 2.4.8, se preconizează că următorii factori vor conduce la creșterea cererii de transport public pe rută:

5.1	Informarea în timp real a călătorilor privind poziția vehiculelor	Obligatorie și inclusă pentru toate vehiculele.	Toate vehiculele achiziționate prin prezentele proiecte vor fi echipate cu sisteme de poziționare GPS, fiind obligativitatea beneficiarului de a le menține în stare de funcționare 24 de ore și 7 zile pe săptămână. Sistemele vor fi echipate cu o interfață de introducere a indicativului rutei, operatorul având responsabilitatea de a introduce indicativul corect cu ocazia operării fiecărei curse în serviciu comercial. Baza de date unică aferentă informării călătorilor va fi dezvoltată prin prezentul proiect.
5.2	Îmbunătățiri în privința politicii de parcare și al controlului parcarilor	Municipiul Constanța are în pregătire politica de parcare la nivelul orașului. Aceasta va fi elaborată și aprobată până la sfârșitul anului 2018, începutul lui 2019.	Descrieți angajamentele cu privire la politica și controlul parcarilor, stadiul implementării sau data estimată pentru implementare, și impactul pe care schimbările îl vor avea asupra operațiunilor de TP pe rută (spre exemplu asupra creșterii vitezelor comerciale sau asupra creșterii cererii de TP înspre/dinspre zona centrală).
5.3	Alte măsuri de creștere a vitezei comerciale sau a calității operațiunilor de TP pe rută		Faceți referire la alte măsuri sau intervenții angajate care considerați că vor avea un impact, direct sau indirect asupra cererii de TP pe rută.
5.4	Dezvoltări în aria de influență a rutei	Din documentațiile de urbanism aprobate de către UAT municipiul Constanța, respectiv PUZ Campus, în zona luată în considerare există potențial de dezvoltare zone de locuințe și alte dezvoltări adiacente care, dacă vor fi realizate, vor atrage un număr de aproximativ 41.000 utilizatori noi, dintre care 6600 rezidenți.	Descrieți eventuale dezvoltări imobiliare semnificative în curs de realizare sau cu proiecte aprobate și angajate, care ar putea influența cererea pe rută (spre exemplu noi centre comerciale, zone de locuințe etc.) Dacă este cazul, descrieți și dezafectări ale unor zone (spre exemplu centre industriale), sau reconversii ale acestora, care ar putea afecta în sens negativ cererea.
5.5	Modificări datorate reorganizării rețelei de TP		Dacă este cazul, discutați modificări ale rețelei de transport public care vor avea influențe asupra cererii pe rută.
5.6	Alte influențe asupra cererii pe rută		

2.6. Dimensionarea noului parc pentru rută, de achiziționat prin prezentul proiect

1	Creșterea estimată a cererii pe rută	20 %	Alegeți din meniul drop-down o valoare estimată a creșterii cererii de transport pe rută la ora de vârf de dimineață (relativ la situația actuală), din setul de valori {0%, 10%, 20%, 30%}, pe care o estimați ca a avea loc ca urmare a înnoirii materialului rulant, precum și ca urmare a celor menționate în secțiunile 2.4 și 2.5. Observație: Intervalul de valori de mai sus reflectă creșterile tipice observate de-a lungul timpului ca urmare a implementării de proiecte similare.
---	--------------------------------------	------	--

2.6.2	Argumentație	Odata cu modernizarea zonei de acces (conform proiect PORTIS) de la Poarta 1 din zona veche a orasului linia de autobuze se poate prelungea de la Poarta 2 la Poarta 1. Acest lucru înseamnă ca noul traseu va avea 12657 metri. De asemenea prelungirea traseului va face legatura între principalele cartiere si Portul Constanta, reducand numarul de autoturisme utilizate de persoanele fizice si juridice care isi desfasoara activitatea in incinta Port.	Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.1. Puteți face referire la modificări observate în trecut, în ipoteze comparabile, pe rute din orașul dvs. sau din alte orașe.
2.6.3	Cererea suplimentară care poate fi acomodată pe oferta existentă		Introduceți porțiunea din cererea suplimentară (în puncte procentuale) care considerați că poate fi acomodată pe oferta existentă, luând în calcul gradul de încărcare observat cu ocazia fotodocumentării (2.2.2).
2.6.4	Cererea suplimentară care va fi acomodată de noile vehicule	20%	
2.6.5	Oferta de transport în m ² /oră*sens necesară pe rută la ora de vârf de dimineață pentru sensul cel mai aglomerat	270	Indicați oferta de transport (în m ² /oră*sens) estimată a fi necesar a fi oferită în condițiile estimării noi pentru cerere (care trebuie acomodată prin capacitate suplimentară), plecând de la valoarea indicată la 2.2.5, și luând în calcul valoarea calculată la 2.6.4.
2.6.6	Argumentație		Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.5.
2.6.7	Durata estimată a cursei la ora de vârf de dimineață (minute)	60	Introduceți durata estimată a cursei (tur+retur, inclusiv timpi morți aferenți capetelor de rută / regularizării), pornind de la datele înregistrate cu privire la operațiunile actuale (2.2.3) și ținând seama de impactul înnoirii materialului rulant, precum și ca urmare a celor menționate în secțiunile 2.4 și 2.5.
2.6.8	Argumentație		Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.7.
2.6.9	Calcul de capacitate	(continuați prin completarea datelor din foaia de lucru "2.6.9 Calcul de capacitate")	A se vedea foaia de lucru "2.6.9 Calcul de capacitate".

2.7. Necesarul de material rulant nou de achiziționat prin prezentul proiect rezultat este:

7.1	Tramvai din gama 30 - 32,5 m		
7.2	Tramvai din gama 23 - 25 m		
7.3	Tramvai din gama 17 - 19 m		
7.4	Troleibuz articulat de cca. 18 m		
7.5	Troleibuz solo de cca. 12 m		
7.6	Autobuz electric articulat de cca. 18 m		
7.7	Autobuz electric solo de cca. 12 m		
7.8	Midibuz electric de cca. 10 m	19	
7.9	Midibuz electric de cca. 8 m		
7.10	Justificați opțiunea / combinația de capacitate aleasă	Midibuzele de 10m vor fi folosite toata ziua, costurile vor fi echilibrate, asigurandu-se o frecvență bună și constantă pe parcursul întregii zile.	Justificați spre exemplu de ce ați ales vehicule mai mari în dauna unora mai mici, sau viceversa, sau de ce (nu) ați ales operarea cu o combinație de vehicule de capacități diferite (vezi discuția de la paginile 19-20 din Ghidul JASPERS pentru proiecte de reînnoire de material rulant).
7.11	Comentați dacă intenționați să implementați operațiuni mixte	NU	Dacă intenționați să operați pe anumite rute atât materialul rulant nou cât și vechi, indicați și argumentați acest lucru, discutând eventualele probleme de compatibilitate tehnică și funcțională. Operarea cu flotă mixtă (nouă și veche) nu este recomandată, din motive precum diferența timpilor de îmbarcare / debarcare între vehiculele cu podea joasă și cele cu podea înaltă (fapt care poate conduce la gruparea vehiculelor în traseu), sau diferența între performanțele tehnice ale vehiculelor. Totuși, un oraș poate alege operarea în acest mod (în special pentru tramvaie), pentru a maximiza impactul materialului rulant nou (vezi discuția de la pagina 19 din Ghidul JASPERS pentru proiecte de reînnoire de material rulant).

r. Descrierea câmpului		Completați doar în câmpurile verzi:	Instrucțiuni ajutătoare, exemple:
2.1. Date generale despre rută			
1.1	Indicativul ("numărul") rutei	5B	De exemplu: 368, 1a, 28b, 3/11, M23, E4b etc.
1.2	Descrierea rutei așa cum este afișată pe vehicul	Gara-Dorally-Km.5	De exemplu: Piața Reșița - Nișu Vasile - Piața Sudului.
1.3	Traseul rutei. Produceți în aplicația Google Earth un fișier kmz care arată traseul rutei.	(se produce fișierul kmz și se atașează la chestionar)	A se vedea foaia de lucru "2.1.3 Instrucțiuni kmz".
1.4	Lungimea cursei în metri	12638	Atenție! Dacă ruta este cu tur și retur identice, înmulțiți cu 2 valoarea obținută cu ocazia creării fișierului kmz, în caz că ați parcurs doar sensul tur.
1.5	Ora de vârf de dimineață pentru rută (hh:mm - hh:mm)	10:15-11:15	Ora de vârf aferentă rutei corespunde blocului orar cu cea mai mare încărcare de călători, și, în principiu, cu cele mai multe plecări, respectiv cu cea mai mare capacitate oferită, în cazul în care se folosesc vehicule de capacitate mai mare. Indicați un interval de o oră, spre exemplu: 7:15 - 8:15. În cazul în care informația nu este disponibilă (spre exemplu din PMUD), aceasta poate fi obținută prin studierea orarului rutei și apoi observarea <i>in situ</i> a încărcării vehiculelor, respectiv din discuțiile cu reprezentanții operatorului (inclusiv cu șoferii/vatmanii de pe ruta respectivă).
1.6	Mențiuni speciale	Ruta este actualmente operată de altă clasă de mijloace de transport decât cea care urmează a fi achiziționată.	Explicați dacă ruta se află într-o situație specială precum: - Ruta este actualmente operată de altă clasă de mijloc de transport decât cea care urmează a fi achiziționată (spre exemplu o rută pe care urmează să fie operate tramvaie/troleibuzuri nou-achiziționate, însă operată actualmente cu autobuze deoarece infrastructura de tramvai/troleibuz urmează a fi supusă modernizării). - Există, din motive operaționale, diferențe minore între traseul actual al rutei și traseul pe care se va realiza operarea cu noile vehicule. Justificați motivul diferenței, și introduceți valorile de lungime ale rutei pentru ambele situații.

2.2. Date privind operațiunile la ora de vârf de dimineață			
2.1	Locația reprezentativă pentru încărcarea maximă pe rută la ora de vârf de dimineață - precizați: intersecția sau stația (indicați dacă în aval sau amonte de stație). De asemenea precizați sensul de mers care corespunde încărcării maxime.	Gara CFR	Identificați interstația (secțiunea dintre două stații consecutive) pe care vehiculele sunt cele mai încărcate (aglomerate) la ora de vârf de dimineață. Acest lucru se poate realiza prin observarea în teren, și în urma discuțiilor cu operatorul (eventual cu șoferii/vatmanii de pe rută). Apoi alegeți o locație pe traseul interstației care să fie convenabilă pentru realizarea pozelor (vezi următorul punct). Cel mai convenabil este în amonte de o intersecție semaforizată aglomerată (vehiculul oprind va fi mai ușor de fotografiat), sau în aval de prima stație (în sensul de mers) aferentă interstației (vehiculul va fi fotografiat imediat după plecarea din stație).
2.2	Fotodocumentarea vehiculelor la ora de vârf	(Completați datele din foaia de lucru "2.2.2. Fotodocumentare")	
2.3	Viteza medie cu care se operează cursa la ora de vârf de dimineață (km/h)	15,8	Rugați operatorul să înregistreze, pe parcursul a două zile lucrătoare, datele de pornire în cursă (respectiv deschiderea ușilor în prima stație cu serviciu productiv) și de sosire din cursă (respectiv închiderea ușilor în ultima stație cu serviciu productiv), pentru toate cursele de pe ruta în cauză cu pornire în prima jumătate a orei de vârf de dimineață. Dacă este cazul, scădeți timpul de pauză de la capătul de linie dintre tur și retur. Calculați durata fiecărei curse. Calculați media aritmetică a duratelor (în ore). Împărțiți lungimea cursei în kilometri (obținută de la punctul 2.1.4) la media duratelor, obținând viteza medie (în km/h) pe care o înregistrați în căsuța din stânga prezentei căsuțe.
2.4	Parcul cu care se operează în mod tipic ruta în ora de vârf de dimineață	Pe parcursul orei de vârf de dimineață există un total de $(n_1 + n_2)$ plecări de vehicule pe sensul cel mai aglomerat, deservite: • 2 vehicule (Autobuz) de dimensiuni 12x2,55 (m);	Introduceți caracteristicile vehiculelor care deserveșc plecările pe sensul cel mai aglomerat la ora de vârf de dimineață, indicând tipul (tramvai/troleibuz/autobuz) și dimensiunile aferente salonului de călători (lungime și lățime în metri). Dimensiunile pot fi aproximative, și pot fi approximate din dimensiunile caroseriei, din care se scade porțiunea de lungime corespunzătoare cabinei șoferului/vatmanului, sau a echipamentelor aferente vehiculului dacă acestea ocupă o dimensiune apreciabilă. Se pot utiliza, dacă este potrivit, datele din foaia de lucru "2.6.9 Calcule de capacitate". La tramvaiele multivagon se va introduce lungimea totală a spațiilor disponibile călătorilor. Eliminați n_2 dacă este oferit un singur tip de vehicul (din punctul de vedere al capacității), adăugați n_1, \dots dacă se operează cu mai mult de două tipuri. În principiu datele prezentate aici ar trebui să fie sinergice cu cele din foaia de lucru "2.2.2 Fotodocumentare". Atenție! Se va indica numărul de plecări pe parcursul orei de vârf, nu numărul de vehicule aflate în traseu la ora de vârf (cele două valori fiind teoretic egale doar în cazul în care durata cursei la ora de vârf de dimineață este de o oră).
2.5	Oferta de transport în m ² /oră*sens pe rută la ora de vârf de dimineață	56,1	Calculați valoarea $n_1 * L_1 * t_1 + (n_2 * L_2 * t_2 + \dots)$

2.3. Infrastructura aferentă operării rutei - descriere și disfuncționalități			
Secțiunile 2.3.1 - 2.3.8 Introducere) o scurtă descriere (2-3 paragrafe) la nivel general cu privire la starea componentelor respective. Faceți referință doar la starea existentă, nu la planurile de îmbunătățire (acestea vor face obiectul următoarelor secțiuni). Includeți / face referire la câteva poze reprezentative pentru fiecare caz, 15 - 20 de poze în total. Pozele nu vor fi incluse în acest document, ci pregătite ca arhivă (rar sau zip) de transmis împreună cu chestionarul 2.			
1	Stații pentru călători	Nu există stații modernizate (fără adăpost, acoperiș, bănci, chioscuri de bilete) și nici panouri informative pentru utilizatorii transportului public.	Descrieți facilitățile tipice existente în stațiile pentru călători: prezența unui acoperiș sau adăpost, a băncilor, a indicatoarelor de stații (eventual iluminate), a unui chiosc de bilete / automat de bilete cu informații privind orarul, a unor sisteme de informare audio etc. Dacă există refugii pentru tramvai, descrieți modul de separare a acestora de traficul general. Descrieți calitatea suprafeței de așteptare (asfalt etc.) și a bordurilor. Descrieți accesibilitatea stațiilor pentru persoane cu mobilitate redusă.
2	Cale de rulare	Nu există benzi dedicate autobuzelor.	Pentru Ab, Tb: descrieți calitatea Infrastructurii rutiere pe care este operată ruta. Includeți mențiuni cu privire la porțiuni cu pava nesatisfăcătoare (ex. piatră cubică). Pentru Tv: descrieți starea căii de rulare, data ultimei reparații capitale / modernizări, modalitatea de operare a macazurilor etc. Indicați dacă sunt restricții de viteză datorate stării suprafeței / căii de rulare.
3	Prioritate în trafic	Nu există prioritate în trafic pentru transportul public.	Descrieți facilitățile speciale pentru asigurarea priorității în trafic pentru vehiculele de transport public: benzi sau căi dedicate (inclusiv metoda de separare față de traficul general), lungimea pe care se întind acestea; semaforizare dedicată pentru transport public; altele relevante (a se vedea secțiunea 5 din Ghidul JASPERS privind proiectele de reînnoire de material rulant). Descrieți disfuncționalitățile legate de trafic, în principal întârzieri la intersecții aglomerate, sau datorate reducerii numărului de benzi în cale curentă datorită mașinilor parcate neregulamentar etc.
4	Infrastructura pietonală de acces la stații	Trotuare dimensionate necorespunzător fluxului de pietoni, obstrucționate în mod sistematic de mașini parcate, iluminate necorespunzător. Acestea se află în stare de degradare, existând gropi și denivelări.	Descrieți eventualele deficiențe cu privire la Infrastructura pietonală de acces la stații din zona de captare a acestora - cum ar fi trotuare lipsă, trotuare cu suprafață necorespunzătoare, trotuare dimensionate necorespunzător fluxului de pietoni, trotuare obstrucționate în mod sistematic de mașini parcate pe acestea, trotuare neluminate.
5	Rețea de contact (doar pentru Tv și Tb)		Descrieți starea rețelei de contact, inclusiv a elementelor de rețea (cruce, macazuri, intersecții, separatoare etc.). Descrieți modul de acționare a macazurilor. Descrieți restricțiile de viteză datorate stării rețelei de contact. Menționați anul ultimei înlocuiri. Dacă este cazul, descrieți starea (dacă este necorespunzătoare) a Infrastructurii de susținere.
6	Infrastructura de alimentare a rețelei de contact (doar pentru Tv și Tb)		Descrieți starea cablurilor de alimentare, a substațiilor de redresare, a centrelor de alimentare etc.

2.3.7	Facilitățile din autobuze (/depouri)	1 (una) autobaza pentru autobuze. Pentru autovehicule electrice nu avem infrastructura pentru încărcare. Dacă se achiziționează autobuze electrice, trebuie achiziționat la pachet și infrastructura conexă pe tip de vehicul, pentru tot lotul (ex: Stații încărcare, etc.).	Indicați autobaza (/depoul) care va deservei vehiculele de pe ruta respectivă. Dacă sunt mai multe autobaze (/depouri), menționați-le pe fiecare, indicând procentul din parc care va fi alocat fiecăreia (/fiecăruia). Descrieți starea facilităților din autobază(e)/depouri(r) în lumina posibilității acestora de a funcționa cu succes în vederea garării și întreținerii noilor vehicule de achiziționat prin prezentul proiect. Indicați în mod special facilitățile lipsă / aflate în stare necorespunzătoare.
2.3.8	(opțional) Alte infrastructuri sau facilități asociate operării rutei		Descrieți starea și deficiențele altor infrastructuri sau facilități asociate rutei, dacă acestea există. Spre exemplu stații de transfer / terminale de mari dimensiuni, pasaje inferioare / tuneluri, viaducte etc.

2.4. Îmbunătățiri planificate a fi aduse infrastructurii aferente operării rutei

În secțiunile 2.4.1 - 2.4.8 Introduceți o scurtă descriere (2-3 paragrafe) cu privire la îmbunătățirile ce urmează a fi aduse în lumina soluționării deficiențelor descrise la punctele 2.3.1 - 2.3.8. Realizați o scurtă descriere a intervenției și ariei de extindere a acestora (de exemplu: acoperă cele mai aglomerate x stații), vizează înlocuirea liniei de contact mai veche de y ani, se referă la înlocuirea macazurilor cu acționare de tipul..., stadiul pregătirii intervenției, costul estimat și sursa de finanțare preconizată, data realistă estimată pentru punerea în funcțiune (doar pentru intervențiile pentru care sursa de finanțare este indicată și angajată!)

2.4.1	Stații pentru călători	Prin proiectul Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona Bd. 1 Mai – Șoseaua Mangaliei se urmărește: 1. reorganizarea stațiilor de transport public; 2. modernizarea stațiilor de transport public, pentru pregătirea integrării cu sistemele de ticketing, informare călători, asigurare conexiune wi-fi gratuită. Proiectul se află pe lista de proiecte prioritare, fiind în stadiul de elaborare a documentației tehnico-economice. A fost realizată Tema de proiectare și se lucrează la caietul de sarcini pentru elaborare documentație tehnico-economică și cerere de finanțare. Valoarea totală estimată a proiectului este de 30.487.500,00 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de Investiții 4a: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2020.	
2.4.2	Cale de rulare	Proiectul Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona Bd. 1 Mai – Șoseaua Mangaliei prevede, totodată, refacerea și resistemizarea integrală a infrastructurii rutiere, precum și crearea de benzi dedicate pentru vehiculele de transport public, delimitate fizic. Proiectul se află pe lista de proiecte prioritare, fiind în stadiul de elaborare a documentației tehnico-economice. A fost realizată Tema de proiectare și se lucrează la caietul de sarcini pentru elaborare documentație tehnico-economică și cerere de finanțare. Valoarea totală estimată a proiectului este de 30.487.500,00 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de Investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2020.	
2.4.3	Prioritate în trafic	În cadrul proiectului sus amintit se va pregăti implementarea unui sistem inteligent de management al traficului și, totodată, va fi realizată semnălizarea orizontală și verticală a drumului. Pe lângă aceste intervenții, proiectul "Sistem adaptiv pentru managementul traficului în municipiul Constanța" vine să concretizeze sistemul de management al traficului la nivelul municipiului. Proiectul se află în planurile de acțiune ale PMUD și SIDU și este în stadiul de pregătire. Valoarea estimată este de 40.000.000,00 lei. Sursa de finanțare va fi asigurată printr-un împrumut/contract BERD sau prin POR 2014-2020; Axa 4, Prioritatea de Investiții 4e, Obiectivul specific 4.1.	
2.4.4	Infrastructura pietonală de acces la stații	Proiectul Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona Bd. 1 Mai – Șoseaua Mangaliei prevede: 1. reabilitarea/extinderea traseelor pietonale (trotuare), astfel încât să se asigure creșterea accesibilității și siguranței acestui mod de deplasare; 2. introducerea unui sistem modern de iluminat, folosind aparate de iluminat cu design contemporan și care să respecte cerințele directivelor tendinței actuale a economiei de energie, prin folosirea de tehnologii Led și telemanagement, atât pentru zona de trotuare cât și pentru zonele pietonale și piste de biciclete; 3. Instalarea de mobilier urban. Proiectul se află pe lista de proiecte prioritare SIDU/PMUD, fiind în stadiul de elaborare a documentației tehnico-economice. A fost realizată Tema de proiectare și se lucrează la caietul de sarcini pentru elaborare documentație tehnico-economică și cerere de finanțare. Valoarea totală estimată a proiectului este de 30.487.500,00 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020; Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de Investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2020.	
2.4.5	Rețea de contact (doar pentru Tv și Tb)		

4.6	Infrastructura de alimentare (doar pentru Tv și Tb)		
4.7	Facilitățile din autobaze (/depouri)		
4.8	(opțional) Alte infrastructuri sau facilități asociate operării rutei		

2.5. Alți factori care ar urma să conducă la creșterea cererii pe rută

Implementar față de cele menționate în secțiunile 2.4.1 - 2.4.8, se preconizează că următorii factori vor conduce la creșterea cererii de transport public pe rută:

5.1	Informarea în timp real a călătorilor privind poziția vehiculelor	Obligatorie și inclusă pentru toate vehiculele.	Toate vehiculele achiziționate prin prezentele proiecte vor fi echipate cu sisteme de poziționare GPS, fiind obligativitatea beneficiarului de a le menține în stare de funcționare 24 de ore și 7 zile pe săptămână. Sistemele vor fi echipate cu o interfață de introducere a Indicațiului rutei, operatorul având responsabilitatea de a introduce Indicațiul corect cu ocazia operării fiecărei curse în serviciu comercial. Baza de date unică aferentă Informării călătorilor va fi dezvoltată prin prezentul proiect.
5.2	Îmbunătățiri în privința politicii de parcare și al controlului parării	Municipiul Constanța are în pregătire politica de parcare la nivelul orașului. Aceasta va fi elaborată și aprobată până la sfârșitul anului 2018, începutul lui 2019.	Descrieți angajamentele cu privire la politica și controlul parării, stadiul Implementării sau data estimată pentru implementare, și Impactul pe care schimbările îl vor avea asupra operațiunilor de TP pe rută (spre exemplu asupra creșterii vitezei comerciale sau asupra creșterii cererii de TP înspre/dinspre zona centrală).
5.3	Alte măsuri de creștere a vitezei comerciale sau a calității operațiunilor de TP pe rută		Faceți referințe la alte măsuri sau intervenții angajate care considerați că vor avea un impact, direct sau indirect asupra cererii de TP pe rută.
5.4	Dezvoltări în aria de influență a rutei	Din documentațiile de urbanism aprobate de către UAT municipiul Constanța, respectiv PUZ Veterani, PUZ Comarnic 1 și Comarnic 2, în zona luată în considerare există potențial de dezvoltare zone de locuințe și alte dezvoltări adiacente care, dacă vor fi realizate, vor atrage un număr de aproximativ 11650 utilizatori noi, dintre care 6300 rezidenți.	Descrieți eventuale dezvoltări imobiliare semnificative în curs de realizare sau cu proiecte aprobate și angajate, care ar putea influența cererea pe rută (spre exemple noi centre comerciale, zone de locuințe etc.) Dacă este cazul, descrieți și dezafectări ale unor zone (spre exemplu centre industriale), sau reconversii ale acestora, care ar putea afecta în sens negativ cererea.
5.5	Modificări datorate reorganizării rețelei de TP		Dacă este cazul, discutați modificări ale rețelei de transport public care vor avea influențe asupra cererii pe rută.
5.6	Alte influențe asupra cererii pe rută		

2.6. Dimensionarea noului parc pentru rută, de achiziționat prin prezentul proiect

2.1	Creșterea estimată a cererii pe rută	20 %	Alegeți din meniul drop-down o valoare estimată a creșterii cererii de transport pe rută la ora de vârf de dimineață (relativ la situația actuală), din setul de valori {0%, 10%, 20%, 30%}, pe care o estimați ca a avea loc ca urmare a înnoirii materialului rulant, precum și ca urmare a celor menționate în secțiunile 2.4 și 2.5. Observație: Intervalul de valori de mai sus reflectă creșterile tipice observate de-a lungul timpului ca urmare a implementării de proiecte similare.
2.2	Argumentație	Prezentul traseu deserveste cartierele Km. 5 și Km. 4-5, în care strazile sunt foarte înguste, fapt ce îngreunează și reduce viteza de deplasare a autobuzelor și conduce, totodată, la întârzieri în trafic a vehiculelor de transport public. Odată cu achiziția noulor midibuze, traseul existent se poate extinde deservind mai mulți locuitori din cartierele respective.	Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.1. Puteți face referințe la modificări observate în trecut, în ipoteze comparabile, pe rute din orașul dvs. sau din alte orașe.
2.3	Cererea suplimentară care poate fi acomodată pe oferta existentă		Introduceți porțiunea din cererea suplimentară (în puncte procentuale) care considerați că poate fi acomodată pe oferta existentă, luând în calcul gradul de încărcare observat cu ocazia fotodocumentării (2.2.2).
2.4	Cererea suplimentară care va fi acomodată de noile vehicule	20 %	
2.5	Oferta de transport în m ² /oră*sens necesară pe rută la ora de vârf de dimineață pentru sensul cel mai aglomerat	67	Indicați oferta de transport (în m ² /oră*sens) estimată a fi necesară a fi oferită în condițiile estimării noi pentru cerere (care trebuie acomodată prin capacitate suplimentară), plecând de la valoarea indicată la 2.2.5, și luând în calcul valoarea calculată la 2.6.4.
2.6	Argumentație		Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.5.
2.7	Durata estimată a cursei la ora de vârf de dimineață (minute)	53	Introduceți durata estimată a cursei (tur+retur, inclusiv timpii morți aferenți capetelor de rută / regularizării), pornind de la datele înregistrate cu privire la operațiunile actuale (2.2.3) și ținând seama de impactul înnoirii materialului rulant, precum și ca urmare a celor menționate în secțiunile 2.4 și 2.5.
2.8	Argumentație	Având în vedere că infrastructura din cartierul KM 4 nu permite circulația autobuzelor decât pe anumite străzi, odată cu introducerea midibuzelor și pe alte străzi din cartierului, locuitorii pot utiliza mai ușor serviciile de transport (creșterea numărului de stații)	Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.7.
2.9	Calcul de capacitate	(continuați prin completarea datelor din foaia de lucru "2.6.9 Calcul de capacitate")	A se vedea foaia de lucru "2.6.9 Calcul de capacitate".

2.7. Necesarul de material rulant nou de achiziționat prin prezentul proiect rezultat este:

1	Tramvai din gama 30 - 32,5 m		
2	Tramvai din gama 23 - 25 m		
3	Tramvai din gama 17 - 19 m		
4	Troleibuz articulat de cca. 18 m		
5	Troleibuz solo de cca. 12 m		
6	Autobuz electric articulat de cca. 18 m		
7	Autobuz electric solo de cca. 12 m		
8	Midibuz electric de cca. 10 m	4	
9	Midibuz electric de cca. 8 m		
10	Justificați opțiunea / combinația de capacitate aleasă	Având în vedere că infrastructura din cartierul KM 5 nu permite circulația autobuzelor este necesar utilizarea unor mijloace de transport adecvate, respectiv midibuze.	Justificați spre exemplu de ce ați ales vehicule mai mari în dauna unor mai mici, sau viceversa, sau de ce (nu) ați ales operarea cu o combinație de vehicule de capacități diferite (vezi discuția de la paginile 19-20 din Ghidul JASPERS pentru proiecte de reînnoire de material rulant).
11	Comentați dacă intenționați să implementați operațiuni mixte	NU	Dacă intenționați să operați pe anumite rute atât material rulant nou cât și vechi, indicați și argumentați acest lucru, discutând eventualele probleme de compatibilitate tehnică și funcțională. Operarea cu flotă mixtă (nouă și veche) nu este recomandată, din motive precum diferența timpilor de îmbarcare / debarcare între vehiculele cu podea joasă și cele cu podea înaltă (fapt care poate conduce la gruparea vehiculelor în traseu), sau diferența între performanțele tehnice ale vehiculelor. Totuși, un oraș poate alege operarea în acest mod (în special pentru tramvaie), pentru a maximiza impactul materialului rulant nou (vezi discuția de la pagina 19 din Ghidul JASPERS pentru proiecte de reînnoire de material rulant).

nr.	Descrierea câmpului	Completați doar în câmpurile verzi:	Instrucțiuni ajutoare, exemple:
2.1. Date generale despre rută			
1.1	Indicativul ("numărul") rutei	3	De exemplu: 368, 1a, 28b, 3/11, M23, E4b etc.
1.2	Descrierea rutei așa cum este afișată pe vehicul	TOMIS NORD – TOMIS 3 – PALAZU, MARE	De exemplu: Plața Reșița - Nițu Vasile - Plața Sudului.
1.3	Traseul rutei. Produceți în aplicația Google Earth un fișier kmz care arată traseul rutei.	<i>(se produce fișierul kmz și se atașează la chestionar)</i>	A se vedea foaia de lucru "2.1.3 Instrucțiuni kmz".
1.4	Lungimea cursei în metri	14864	Atenție! Dacă ruta este cu tur și retur identice, înmulțiți cu 2 valoarea obținută cu ocazia creării fișierului kmz, în caz că ați parcurs doar sensul tur.
1.5	Ora de vârf de dimineață pentru rută (hh:mm - hh:mm)	08:30-09:30	Ora de vârf aferentă rutei corespunde blocului orar cu cea mai mare încărcare de călători, și, în principiu, cu cele mai multe plecări, respectiv cu cea mai mare capacitate oferită, în cazul în care se folosesc vehicule de capacitate mai mare. Indicați un interval de o oră, spre exemplu: 7:15 - 8:15. În cazul în care informația nu este disponibilă (spre exemplu din PMUD), aceasta poate fi obținută prin studierea orarului rutei și apoi observarea <i>in situ</i> a încărcării vehiculelor, respectiv din discuțiile cu reprezentanții operatorului (inclusiv cu șoferii/vatmanii de pe ruta respectivă).
1.6	Mențiuni speciale	Ruta este actualmente operată de altă clasă de mijloace de transport decât cea care urmează a fi achiziționată.	Explicați dacă ruta se află într-o situație specială precum: - Ruta este actualmente operată de altă clasă de mijloc de transport decât cea care urmează a fi achiziționată (spre exemplu o rută pe care urmează să fie operate tramvale/troleibuze nou-achiziționate, însă operată actualmente cu autobuze deoarece infrastructura de tramval/troleibuz urmează a fi supusă modernizării). - Există, din motive operaționale, diferențe minore între traseul actual al rutei și traseul pe care se va realiza operarea cu nolle vehicule. Justificați motivul diferenței, și introduceți valorile de lungime ale rutei pentru ambele situații.

2.2. Date privind operațiunile la ora de vârf de dimineață

2.1	Locația reprezentativă pentru încărcarea maximă pe rută la ora de vârf de dimineață - precizați: Intersecția sau stația (indicați dacă în aval sau amonte de stație). De asemenea precizați sensul de mers care corespunde încărcării maxime.	BOEMA	Identificați interstația (secțiunea dintre două stații consecutive) pe care vehiculele sunt cele mai încărcate (aglomerate) la ora de vârf de dimineață. Acest lucru se poate realiza prin observarea în teren, și în urma discuțiilor cu operatorul (eventual cu șoferii/vatmanii de pe rută). Apoi alegeți o locație pe traseul interstației care să fie convenabilă pentru realizarea pozelor (vezi următorul punct). Cel mai convenabil este în amonte de o intersecție semaforizată aglomerată (vehiculul oprind va fi mai ușor de fotografiat), sau în aval de prima stație (în sensul de mers) aferentă interstației (vehiculul va fi fotografiat imediat după plecarea din stație).
2.2	Fotodocumentarea vehiculelor la ora de vârf	<i>(Completați datele din foaia de lucru "2.2.2. Fotodocumentare")</i>	
2.3	Viteza medie cu care se operează cursa la ora de vârf de dimineață (km/h)	15,8	Rugați operatorul să înregistreze, pe parcursul a două zile lucrătoare, datele de pornire în cursă (respectiv deschiderea ușilor în prima stație cu serviciu productiv) și de sosire din cursă (respectiv închiderea ușilor în ultima stație cu serviciu productiv), pentru toate cursele de pe ruta în cauză cu pornire în prima jumătate a orei de vârf de dimineață. Dacă este cazul, scădeți timpul de pauză de la capătul de linie dintre tur și retur. Calculați durata fiecărei curse. Calculați media aritmetică a duratelor (în ore). Împărțiți lungimea cursei în kilometri (obținută de la punctul 2.1.4) la media duratelor, obținând viteza medie (în km/h) pe care o înregistrați în căsuța din stânga prezentei căsuțe.
2.4	Parcul cu care se operează în mod tipic ruta în ora de vârf de dimineață	Pe parcursul orei de vârf de dimineață există un total de $(n_1 + n_2)$ plecări de vehicule pe sensul cel mai aglomerat, deservite: * 3 vehicule (Autobuz) de dimensiuni 12x2,55 (m);	Introduceți caracteristicile vehiculelor care deservește plecările pe sensul cel mai aglomerat la ora de vârf de dimineață, indicând tipul (tramval/troleibuz/autobuz) și dimensiunile aferente salonului de călători (lungime și lățime în metri). Dimensiunile pot fi aproximative, și pot fi approximate din dimensiunile caroseriei, din care se scade porțiunea de lungime corespunzătoare cabinei șoferului/vatmanului, sau a echipamentelor aferente vehiculului dacă acestea ocupă o dimensiune apreciabilă. Se pot utiliza, dacă este potrivit, datele din foaia de lucru "2.6.9 Calcule de capacitate". La tramvalele multivagon se va introduce lungimea totală a spațiilor disponibile călătorilor. Eliminați n_i dacă este oferit un singur tip de vehicul (din punctul de vedere al capacității), adăugați n_j, \dots dacă se operează cu mai mult de două tipuri. În principiu datele prezentate aici ar trebui să fie sinergice cu cele din foaia de lucru "2.2.2 Fotodocumentare". Atenție! Se va indica numărul de plecări pe parcursul orei de vârf, nu numărul de vehicule aflate în traseu la ora de vârf (cele două valori fiind teoretic egale doar în cazul în care durata cursei la ora de vârf de dimineață este de o oră).
2.5	Oferta de transport în m ³ /oră*sens pe rută la ora de vârf de dimineață	60,0	Calculați valoarea $n_1 * L_1 * v_1 + n_2 * L_2 * v_2 + \dots$

2.3. Infrastructura aferentă operării rutei - descriere și disfuncționalități

secțiunile 2.3.1 - 2.3.8 introduceți o scurtă descriere (2-3 paragrafe) la nivel general cu privire la starea componentelor respective. Faceți referință doar la starea existentă, nu la planurile de îmbunătățire (acestea vor face iectul următoarei secțiuni). Includeți / faceți referință la câteva poze reprezentative pentru fiecare caz, 15 - 20 de poze în total. Pozele nu vor fi incluse în acest document, ci pregătite ca arhivă (rar sau zip) de transmis împreună cu estionarul 2.

1.1	Stații pentru călători	Nu există stații modernizate (fără adăpost, acoperis, bănci, chioscuri de bilete) și nici panouri informative pentru utilizatorii transportului public.	Descrieți facilitățile tipice existente în stațiile pentru călători: prezența unui acoperis sau adăpost, a băncilor, a indicatoarelor de stații (eventual iluminate), a unui chioșc de bilete / automat de bilete cu informații privind orarul, a unor sisteme de informare audio etc. Dacă există refugii pentru tramval, descrieți modul de separare a acestora de traficul general. Descrieți calitatea suprafeței de așteptare (asfalt etc.) și a bordurilor. Descrieți accesibilitatea stațiilor pentru persoane cu mobilitate redusă.
1.2	Cale de rulare	Nu există benzi dedicate autobuzelor.	Pentru Ab, Tb: descrieți calitatea infrastructurii rutiere pe care este operată ruta. Includeți mențiuni cu privire la porțiuni cu pavaj nesatisfăcător (ex. piatră cubică). Pentru Tv: descrieți starea căii de rulare, data ultimei reparații capitale / modernizări, modalitatea de operare a macazurilor etc. Indicați dacă sunt restricții de viteză datorate stării suprafeței / căii de rulare.
1.3	Prioritate în trafic	Nu există prioritate în trafic pentru transportul public.	Descrieți facilitățile speciale pentru asigurarea priorității în trafic pentru vehiculele de transport public: benzi sau căi dedicate (inclusiv metoda de separare față de traficul general), lungimea pe care se întind acestea; semaforizare dedicată pentru transport public; altele relevante (a se vedea secțiunea 5 din Ghidul JASPERS privind proiectele de reînnoire de material rulant). Descrieți disfuncționalitățile legate de trafic, în principal întâzieri la intersecții aglomerate, sau datorate reducerii numărului de benzi în cale curentă datorită mașinilor parcate neregularitar etc.
1.4	Infrastructura pietonală de acces la stații	Trotuare dimensionate necorespunzător fluxului de pietoni, obstrucționate în mod sistematic de mașini parcate, iluminate necorespunzător. Acestea se află în stare de degradare, existând gropi și denivelări.	Descrieți eventualele deficiențe cu privire la infrastructura pietonală de acces la stații din zona de captare a acestora - cum ar fi trotuare lipsă, trotuare cu suprafață necorespunzătoare, trotuare dimensionate necorespunzător fluxului de pietoni, trotuare obstrucționate în mod sistematic de mașini parcate pe acestea, trotuare neluminate.
1.5	Rețea de contact (doar pentru Tv și Tb)		Descrieți starea rețelei de contact, inclusiv a elementelor de rețea (cruci, macazuri, intersecții, separatoare etc.). Descrieți modul de acționare a macazurilor. Descrieți restricțiile de viteză datorate stării rețelei de contact. Menționați anul ultimei înlocuirii. Dacă este cazul, descrieți starea (dacă este necorespunzătoare) a infrastructurii de susținere.
1.6	Infrastructura de alimentare a rețelei de contact (doar pentru Tv și Tb)		Descrieți starea cablurilor de alimentare, a substațiilor de redresare, a centrelor de alimentare etc.

2.3.7	Facilitățile din autobaze (/depouri)	1 (una) autobaza pentru autobuze; Pentru autovehicule electrice nu avem infrastructura pentru încărcare. Dacă se achiziționează autobuze electrice, trebuie achiziționat la pachet și infrastructura conexă pe tip de vehicul, pentru tot lotul (ex. Stații încărcare, etc.).	Indicați autobaza (/depoul) care va deservi vehiculele de pe ruta respectivă. Dacă sunt mai multe autobaze (/depouri), menționați-le pe fiecare, indicând procentul din parc care va fi alocat fiecăreia (/fiecărui). Descrieți starea facilităților din autobază(e)/depou(r) în lumina posibilității acestora de a funcționa cu succes în vederea garării și întreținerii noulor vehicule de achiziționat prin prezentul proiect. Indicați în mod special facilitățile lipsă / aflate în stare necorespunzătoare.
2.3.8	(opțional) Alte infrastructuri sau facilități asociate operării rutei		Descrieți starea și deficiențele altor infrastructuri sau facilități asociate rutei, dacă acestea există. Spre exemplu stații de transfer / terminale de mari dimensiuni, pasaje inferioare / tuneluri, viaducte etc.

2.4. Îmbunătățiri planificate a fi aduse infrastructurii aferente operării rutei

În secțiunile 2.4.1 - 2.4.8 Introduceți o scurtă descriere (2-3 paragrafe) cu privire la îmbunătățirile ce urmează a fi aduse în lumina soluționării deficiențelor descrise la punctele 2.3.1 - 2.3.8. Realizați o scurtă descriere a intervenției, a ariei de extindere a acesteia (de exemplu: acoperă cele mai aglomerate stații, vizează înlocuirea liniei de contact mai vechi de y ani, se referă la înlocuirea macazurilor cu acționare de tipul...), stadiul pregătirii intervenției, costul estimat și sursa de finanțare preconizată, data realistă estimată pentru punerea în funcțiune (doar pentru intervențiile pentru care sursa de finanțare este indicată și angajată)

2.4.1	Stații pentru călători	Prin proiectul Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona B-dul Tomis se urmărește: 1. reorganizarea stațiilor de transport public; 2. modernizarea stațiilor de transport public, pentru pregătirea integrării cu sistemele de ticketing, informare călătorii, asigurarea conexiune wi-fi gratuită. Proiectul se află pe lista de proiecte SIDU și PMUD. Valoarea totală estimată a proiectului este de 37.575.000,00 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin Investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin Investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2023.	
2.4.2	Cale de rulare	Proiectul Îmbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona B-dul Tomis prevede, totodată, refacerea și resistemizarea integrală a infrastructurii rutiere, precum și crearea de benzi dedicate pentru vehiculele de transport public, delimitate fizic. Proiectul se află pe lista de proiecte SIDU și PMUD. Valoarea totală estimată a proiectului este de 37.575.000,00 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin Investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, Prioritatea de investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1: Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin Investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2023.	
2.4.3	Prioritate în trafic	În cadrul proiectului sus amintit se va pregăti implementarea unui sistem inteligent de management al traficului și, totodată, va fi realizată semnălizarea orizontală și verticală a drumului. Pe lângă aceste intervenții, proiectul "Sistem adaptiv pentru managementul traficului în municipiul Constanța" vine să concretizeze sistemul de management al traficului la nivelul municipiului. Proiectul se află în planurile de acțiune ale PMUD și SIDU și este în stadiul de pregătire. Valoarea estimată este de 40.000.000,00 lei. Sursa de finanțare va fi asigurată printr-un împrumut/contract BERD sau prin POR 2014-2020, Axa 4, Prioritatea de Investiții 4e, Obiectivul specific 4.1.	

4.4	Infrastructura pietonală de acces la stații	<p>Proiectul Imbunătățirea mobilității în municipiul Constanța, zona B-dul Tomis prevede: 1. reabilitarea/extinderea traseelor pietonale (trotuare), astfel încât să se asigure creșterea accesibilității și siguranței acestui mod de deplasare; 2. Introducerea unui sistem modern de iluminat, folosind aparate de iluminat cu design contemporan și care să respecte cerințele directivelor tendinței actuale a economiei de energie, prin folosirea de tehnologii Led și telemangement, atât pentru zona de trotuare cât și pentru zonele pietonale și piste de biciclete; 3. Instalarea de mobilier urban. Proiectul se află pe lista de proiecte SIDU și PMUD. Valoarea totală estimată a proiectului este de 37.575.000,00 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, <i>Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă</i>, Prioritatea de Investiții 4e: <i>Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare</i>, Obiectivul specific 4.1: <i>Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă</i>. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2023. Totodată, proiectul Acces și mobilitate pietonală în zona centrală a municipiului Constanța prevede: 1. reabilitarea/extinderea traseelor pietonale (trotuare), astfel încât să se asigure creșterea accesibilității și siguranței acestui mod de deplasare; 2. Introducerea unui sistem modern de iluminat, folosind aparate de iluminat cu design contemporan și care să respecte cerințele directivelor tendinței actuale a economiei de energie, prin folosirea de tehnologii Led și telemangement, atât pentru zona de trotuare cât și pentru zonele pietonale și piste de biciclete; 3. Instalarea de mobilier urban. Proiectul se află pe lista prioritărilor de proiecte SIDU și PMUD. Valoarea totală estimată a proiectului este de 40.000.000 lei. Sursa de finanțare – Programul Operațional Regional 2014-2020, <i>Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă</i>, Prioritatea de Investiții 4e: <i>Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare</i>, Obiectivul specific 4.1: <i>Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă</i>. Data realistă estimată pentru punerea în funcțiune – Decembrie 2020.</p>
4.5	Rețea de contact (doar pentru Tv și Tb)	
4.6	Infrastructura de alimentare (doar pentru Tv și Tb)	
4.7	Facilitățile din autobuze (/depouri)	
4.8	(opțional) Alte infrastructuri sau facilități asociate operării rutelor	

2.5. Alți factori care ar urma să conducă la creșterea cererii pe rută

Complementar față de cele menționate în secțiunile 2.4.1 - 2.4.8, se preconizează că următorii factori vor conduce la creșterea cererii de transport public pe rută:

1	Informarea în timp real a călătorilor privind poziția vehiculelor	Obligatorie și inclusă pentru toate vehiculele.	Toate vehiculele achiziționate prin prezentele proiecte vor fi echipate cu sisteme de poziționare GPS, fiind obligativitatea beneficiarului de a le menține în stare de funcționare 24 de ore și 7 zile pe săptămână. Sistemele vor fi echipate cu o interfață de introducere a indicativului rutei, operatorul având responsabilitatea de a introduce indicativul corect cu ocazia operării fiecărei curse în serviciu comercial. Baza de date unică aferentă informării călătorilor va fi dezvoltată prin prezentul proiect.
2	Îmbunătățiri în privința politicii de parcare și al controlului parcarilor	Municipiul Constanța are în pregătire politica de parcare la nivelul orașului. Aceasta va fi elaborată și aprobată până la sfârșitul anului 2018, începutul lui 2019.	Descrieți angajamentele cu privire la politica și controlul parcarilor, stadiul implementării sau data estimată pentru implementare, și impactul pe care schimbările îl vor avea asupra operațiunilor de TP pe rută (spre exemplu asupra creșterii vitezei comerciale sau asupra creșterii cererii de TP înspre/dinspre zona centrală).
3	Alte măsuri de creștere a vitezei comerciale sau a calității operațiunilor de TP pe rută		Faceți referire la alte măsuri sau intervenții angajate care considerați că vor avea un impact, direct sau indirect asupra cererii de TP pe rută.
4	Dezvoltări în aria de influență a rutelor	Din documentațiile de urbanism aprobate de către UAT municipiul Constanța, respectiv PUZ Campus, în zona luată în considerare există potențial de dezvoltare zone de locuințe și alte dezvoltări adiacente care, dacă vor fi realizate, vor atrage un număr de aproximativ 41.000 utilizatori noi, dintre care 6600 rezidenți.	Descrieți eventuale dezvoltări imobiliare semnificative în curs de realizare sau cu proiecte aprobate și angajate, care ar putea influența cererea pe rută (spre exemplu noi centre comerciale, zone de locuințe etc.) Dacă este cazul, descrieți și dezafectările ale unor zone (spre exemplu centre industriale), sau reconversii ale acestora, care ar putea afecta în sens negativ cererea.
5	Modificări datorate reorganizării rețelei de TP		Dacă este cazul, discutați modificările ale rețelei de transport public care vor avea influențe asupra cererii pe rută.
6	Alte influențe asupra cererii pe rută		

2.6. Dimensionarea noului parc pentru rută, de achiziționat prin prezentul proiect

1	Creșterea estimată a cererii pe rută	0 %	Alegeți din meniul drop-down o valoare estimată a creșterii cererii de transport pe rută la ora de vârf de dimineață (relativ la situația actuală), din setul de valori (0%, 10%, 20%, 30%), pe care o estimați ca a avea loc ca urmare a înnoirii materialului rulant, precum și ca urmare a celor menționate în secțiunile 2.4 și 2.5. Observație: Intervalul de valori de mai sus reflectă creșterile tipice observate de-a lungul timpului ca urmare a implementării de proiecte similare.
---	--------------------------------------	-----	--

2.6.2	Argumentație		Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.1. Puteți face referire la modificări observate în trecut, în ipoteze comparabile, pe rute din orașul dvs. sau din alte orașe.
2.6.3	Cererea suplimentară care poate fi acomodată pe oferta existentă		Introduceți porțiunea din cererea suplimentară (în puncte procentuale) care considerați că poate fi acomodată pe oferta existentă, luând în calcul gradul de încărcare observat cu ocazia fotodocumentării (2.2.2).
2.6.4	Cererea suplimentară care va fi acomodată de nolle vehicule	NU există cerere suplimentară	
2.6.5	Oferta de transport în m ² /oră*sens necesară pe rută la ora de vârf de dimineață pentru sensul cel mai aglomerat	60	Indicați oferta de transport (în m ² /oră*sens) estimată a fi necesară a fi oferită în condițiile estimărilor noi pentru cerere (care trebuie acomodată prin capacitate suplimentară), plecând de la valoarea indicată la 2.2.5, și luând în calcul valoarea calculată la 2.6.4.
2.6.6	Argumentație		Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.5.
2.6.7	Durata estimată a cursei la ora de vârf de dimineață (minute)	55	Introduceți durata estimată a cursei (tur+retur, inclusiv timpii morți aferenți capetelor de rută / regularizării), pornind de la datele înregistrate cu privire la operațiunile actuale (2.2.3) și ținând seama de impactul înnoirii materialului rulant, precum și ca urmare a celor menționate în secțiunile 2.4 și 2.5.
2.6.8	Argumentație		Descrieți în 3-4 paragrafe argumentația pentru alegerea valorii de la 2.6.7.
2.6.9	Calcul de capacitate	(continuați prin completarea datelor din foaia de lucru "2.6.9 Calcule de capacitate")	A se vedea foaia de lucru "2.6.9 Calcule de capacitate".

2.7. Necesarul de material rulant nou de achiziționat prin prezentul proiect rezultat este:

7.1	Tramvai din gama 30 - 32,5 m		
7.2	Tramvai din gama 23 - 25 m		
7.3	Tramvai din gama 17 - 19 m		
7.4	Troleibuz articulată de cca. 18 m		
7.5	Troleibuz solo de cca. 12 m		
7.6	Autobuz electric articulată de cca. 18 m		
7.7	Autobuz electric solo de cca. 12 m		
7.8	Midibuz electric de cca. 10 m	4	
7.9	Midibuz electric de cca. 8 m		
7.10	Justificați opțiunea / combinația de capacitate aleasă	S-a optat pentru acest tip de midibuz, deoarece asigură un raport echilibrat între timpii de așteptare în stație, gradul de încărcare a mijlocului de transport, cât și capacitatea de transport oferită. Un timp crescut de așteptare în stație, combinat cu un grad crescut de aglomerație din autobuz conduce la o nemulțumire a călătorului, respectiv alegerea altui mijloc de transport.	Justificați spre exemplu de ce ați ales vehicule mai mari în dauna unora mai mici, sau viceversa, sau de ce (nu) ați ales operarea cu o combinație de vehicule de capacități diferite (vezi discuția de la paginile 19-20 din Ghidul JASPERS pentru proiecte de reînnoire de material rulant).
7.11	Comentați dacă intenționați să implementați operațiuni mixte	NU	Dacă intenționați să operați pe anumite rute atât material rulant nou cât și vechi, indicați și argumentați acest lucru, discutând eventualele probleme de compatibilitate tehnică și funcțională. Operarea cu flotă mixtă (nouă și veche) nu este recomandată, din motive precum diferența timpilor de îmbarcare / debarcare între vehiculele cu podea joasă și cele cu podea înaltă (fapt care poate conduce la gruparea vehiculelor în traseu), sau diferența între performanțele tehnice ale vehiculelor. Totuși, un oraș poate alege operarea în acest mod (în special pentru tramvale), pentru a maximiza impactul materialului rulant nou (vezi discuția de la pagina 19 din Ghidul JASPERS pentru proiecte de reînnoire de material rulant).

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.florea@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, 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 aldine 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 supraterane (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 $\geq 200...300$ kW cf. discuției de mai sus (inclusiv transformatoare dacă sunt necesare) și asigurarea / amenajarea locului / locurilor de oprire.	Stâlpul de sprijin și pantograful de contact

Infrastructurii de fixare la sol pentru stâlpul de sprijin.

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.: Constanta
2. Datele persoanei care ar urma să fie contactată de către MDRAP/JASPERS dacă există întrebări privind informațiile furnizate în prezentul chestionar:

Nume: REMUS TIRNOVEANU Poziție / instituție: SEF SERVICIU EXPLOATARE – R.A.T.C CONSTANTA

Email: exploatare@ratc.ro Telefon mobil: 0727.317.445

I. Despre infrastructură - Nu este cazul

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: _____ Vcc; Maxim: _____ 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** km/h
8. **[AbE]** (Dacă este disponibilă) Viteza medie (aproximativă) a autobuzelor în orașul dvs.: **19** km/h
9. **[Tb]** (Dacă este disponibilă) Viteza medie (aproximativă) a troleibuzelor în orașul dvs.: _____ 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.

Avem personal cu experienta, ce a lucrat in domeniul tractiunii electrice (2 ingineri, 3 electronisti si cel putin 4 electricieni).

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 <u>maxim</u> de km parcurși <u>pe zi</u> de <u>un vehicul</u> de transport în comun, pentru ruta respectivă	Declivitatea <u>maximă</u> în rampă (%) pe ruta respectivă, <u>dacă aceasta este ≥5%</u>	Lungimea (m) și declivitatea medie (%) a porțiunii / porțiunilor cu declivitate în rampă, <u>dacă au o declivitate medie ≥5%</u>
100	273 km		
100C	245 km		
43M	233 km		
5B	285 km		
42	172 km		
3	244 km		

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 <u>minimă</u> a peroanelor din refugiile / stațiile pentru tramvai (m)	Lungimea <u>maximă</u> a peroanelor din refugiile / stațiile pentru tramvai (m)	Înălțimea maximă a peroanelor (raportat la NSS – nivelul superior al șinelor) din refugiile / 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.

STR. INDUSTRIALA NR. 8 CONSTANTA

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):	
5	Ianuarie 2020	Iunie 2021	Decembrie 2023	
43M	Ianuarie 2020	Iunie 2021	Decembrie 2023	
100	Ianuarie 2020	Iunie 2021	Decembrie 2023	
100C	Ianuarie 2020	Iunie 2021	Decembrie 2023	
3	Ianuarie 2020	Iunie 2021	Decembrie 2023	
42	Ianuarie 2020	Iunie 2021	Decembrie 2023	

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.:

- 29.4 km pentru ruta 5-40;
- 23.8 km pentru ruta 101M;
- 22.7 km pentru ruta 101C.

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

Autobuze	< 12 m	192
	12 m	197
	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	< 12 m	284
	12 m	281
	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.

-

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 $\geq 5\%$. Comentați / discutați.

-

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

-

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 tapițate. 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.
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.
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.

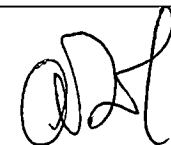
29. Dacă în orașul dvs. există un sistem de management al flotei implementat sau în curs de implementare, vă rugăm să atașați (ca un fișier în format editabil MS Word denumit Anexa 4) specificațiile tehnice aferente componentelor necesare a fi echipate la bordul vehiculelor de achiziționat prin prezentul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

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

Nu este cazul.

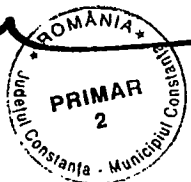
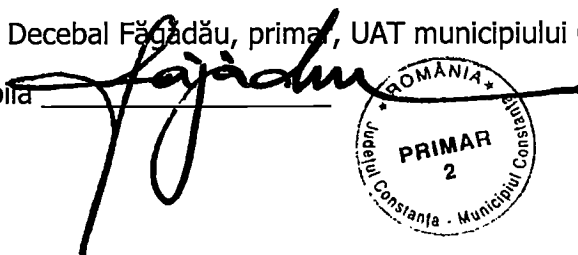
Data completării: 25.06.2018

Numele, poziția, instituția persoanei care a completat chestionarul: Ani Merlă, director executiv, Primăria municipiului Constanța



Reprezentant legal: Decebal Făgădău, primar, UAT municipiului Constanța

Semnătura și ștampila



ROMANIA
PRIMAR
2
Județul Constanța - Municipiul Constanța