ROMÂNIA
JUDEŢUL CLUJ
COMUNA FLOREŞTI
CONSILIUL LOCAL

H O T Ă R Â R E

privind aprobarea participării în cadrul proiectului *„Dezvoltarea sistemului de transport public ecologic prin achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare”*, în vederea finanțării acestuia în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență al României, Componenta C10 – Fondul local, Obiectul de investiții I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), în parteneriat cu municipiul Cluj-Napoca

Consiliul local al comunei Floreşti întrunit în şedinţă ordinară în data de 28 aprilie 2022,

Examinând proiectul de hotărâre privind aprobarea participării în cadrul proiectului *„Dezvoltarea sistemului de transport public ecologic prin achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare”*, în vederea finanțării acestuia în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență al României, Componenta C10 – Fondul local, Obiectul de investiții I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), în parteneriat cu municipiul Cluj-Napoca - proiect din inițiativa primarului;

Reținând Referatul de aprobare nr. 39278/26.04.2022 al primarului comunei Floreşti, în calitate de iniţiator;

Analizând Raportul de specialitate nr. 39279/26.04.2022 al Compartimentului Juridic, al Serviciului Achizitii Publice, Implementare Proiecte și Postimplementare Proiecte și al Direcției Economice, prin care se propune aprobarea participării în cadrul proiectului *„Dezvoltarea sistemului de transport public ecologic prin achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare”*, în vederea finanțării acestuia în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență al României, Componenta C10 – Fondul local, Obiectul de investiții I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), în parteneriat cu municipiul Cluj-Napoca;

Reținând prevederile Regulamentului (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 februarie 2021 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență și a Deciziei de punere în aplicare a Consiliului din 3 noiembrie 2021 de aprobare a evaluării planului de redresare și reziliență al României,

Ținând cont de prevederile Legii nr. 231/2021 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 24/2021 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2020, privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de relansare și reziliență, necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență, respectiv a prevederilor O.U.G. nr. 124 din 13 decembrie 2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență, Ghidului specific Componentei 10 – Fondul Local,

Potrivit prevederilor art. 44 alin. 1 din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare și ale art. 129 alin. 2 lit. b), coroborat cu alin. 4 lit. d), din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

Văzând avizul comisiei de specialitate;

Potrivit dispozițiilor art. 129, 133 alin. (1), 139 și 196 din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

H O T Ă R Ă Ş T E :

Art. 1. Se aprobă participarea comunei Floreşti în cadrul proiectului *„Dezvoltarea sistemului de transport public ecologic prin achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare”*, în vederea finanțării acestuia în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență al României, Componenta C10 – Fondul local, Obiectul de

investiții I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), în parteneriat cu municipiul Cluj-Napoca.

Art. 2. Se aprobă nota de fundamentare a proiectului *„Dezvoltarea sistemului de transport public ecologic prin achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare”*, conform Anexei 1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 3. Se aprobă încheierea Acordului de parteneriat între Municipiul Cluj-Napoca și Comuna Florești, în scopul depunerii și implementării proiectului *„Dezvoltarea sistemului de transport public ecologic prin achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare”*, în vederea finanțării acestuia în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență al României, Componenta C10 – Fondul local, Obiectul de investiții I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), conform Anexei 2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 4. Se aprobă descrierea sumară a investiției privind proiectul *„Dezvoltarea sistemului de transport public ecologic prin achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare”*, conform Anexei 3 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 5. Se aprobă valoarea maximă eligibilă a proiectului *„Dezvoltarea sistemului de transport public ecologic prin achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare”*, în cuantum de 73.740.667,64 lei cu T.V.A., din care 61.966.947,60 lei reprezentând cheltuieli eligibile asigurate din Planul Național de Redresare și Reziliență, partea ce revine comunei Florești fiind de 738.405,00 lei, respectiv T.V.A. în valoare de 11.773.720,04 lei reprezentând cheltuieli asigurate din bugetul de stat, partea ce revine comunei Florești fiind de 140.296,95 lei.

Art. 6. Comuna Florești se angajează să finanțeze toate sumele, reprezentând cheltuieli care ar putea fi declarate neeligibile rezultate din documentațiile tehnico-economice/contractele de furnizare și lucrări, ce pot apărea pe durata implementării proiectului *„Dezvoltarea sistemului de transport public ecologic prin achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare”*, proporțional cu contribuția Comunei Florești la valoarea cheltuielilor eligibile.

Art. 7. Se mandatează primarul comunei Florești pentru semnarea, în numele și pentru Comuna Florești, a acordului de parteneriat, a tuturor actelor necesare depunerii, precontractării și contractării proiectului, precum și a contractului de finanțare aferent acestuia.

Art. 8. Cu îndeplinirea prevederilor hotărârii se încredințează Serviciul Achizitii Publice, Implementare Proiecte și Postimplementare Proiecte, Compartimentul Juridic și Direcția Economică.

Art. 9. Prezenta hotărâre se comunică, prin intermediul secretarului comunei Florești, în termen de maximum 10 zile lucrătoare de la adoptare, Primarului Comunei Florești, Prefectului Județului Cluj și se aduce la cunoștință publică, în termen de 5 zile de la data comunicarii oficiale către prefect, prin afișare la sediul Primăriei, respectiv pe pagina de internet aferentă www.floresticluj.ro.

Nr. 55 din 28 aprilie 2022

Președinte de ședință,
Todoran Marius

TOTAL CONSILIERI 19
Prezenți 15
Voturi pentru 15

ROMÂNIA
JUDEȚUL CLUJ COMUNA FLOREȘTI
CONSILIUL LOCAL

Contrasemnează secretar general,
Orza Alin Răzvan

Model F

Anexa 1 la Hotărârea nr. 55 /2022

ROMÂNIA JUDEȚUL CLUJ, COMUNA FLOREȘTI CONSILIUL LOCAL

NOTĂ DE FUNDAMENTARE

Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local
Apel proiect: I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)

Titlu proiect: „Dezvoltarea sistemului de transport public ecologic prin achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare"

1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)

Zona Metropolitană Cluj-Napoca a fost constituită la sfârșitul anului 2007 ca asociație, având drept obiective principale dezvoltarea durabilă a teritoriului său în ansamblu, dezvoltarea economică și socială comună, creșterea calității mediului și a calității vieții. Suprafața totală a zonei metropolitane este de 1 630 km2 , reprezentând 24 % din suprafața totală a județului Cluj, și include 55 % din totalul populației județului.

Cele douăzeci de așezări care compun Zona Metropolitană Cluj sunt: Municipiul Cluj-Napoca și comunele Aiton, Apahida, Baciu, Bonțida, Borșa, Căianu, Chinteni, Ciurila, Cojocna, Feleacu, Florești, Gilău, Gârbău, Jucu, Petrești de Jos, Săvădisla, Sânpaul, Tureni și Vultureni

Infrastructura rutieră existentă conferă municipiului Cluj-Napoca un nivel ridicat de conectivitate interurbană, chiar dacă pe anumite segmente de drum încă pot exista situații de congestie datorită traversării altor orașe. În plan teritorial, dispunerea conexiunilor municipiului Cluj-Napoca sunt:

1. În vest – drumul național DN1 (Cluj-Napoca – Oradea – Vama Borș), care tranzitează orașele Huedin și Aleșd pe cei 170 de km până la granița cu Ungaria;
2. În nord-vest – drumul european E81 (Cluj-Napoca – Zalău – Satu Mare / DN1F Carei), rută de tranzit prin județul Sălaj și spre punctele de trecere a frontierei de la Petea și Urziceni;
3. În nord – drumul european E576/drumul național DN1C (Cluj-Napoca – Dej – Baia Mare – vama Halmeu), ce reprezintă principala rută de tranzit spre județul Maramureș;
4. În est – drumul național DN16 (Cluj-Napoca – Reghin), care alături de drumul european E578 reprezintă cea mai scurtă conexiune a Zonei Metropolitane Cluj-Napoca spre defileul Mureșului și Moldova;
5. În sud – drumul european E81 și autostrada A10 (Cluj-Napoca – Turda – Sebeș), rută intens utilizată pentru traficul de persoane și logistic spre și dinspre capitală.

Infrastructura rutieră din cadrul municipiului Cluj-Napoca este organizată sub forma unui graf hiperintegrat, rețeaua națională de drumuri suprapunându-se peste trama stradală din interiorul UAT-ului. Rețeaua internă rutieră este dispusă preponderent sub formă radială, însă compusă dintr-o tramă medievală (centrul istoric) care a fost completată și pe alocuri înlocuită de o tramă stradală specifică erei funcționaliste (cartierele de locuințe colective). Această suprapunere face ca rețeaua stradală a orașului să fie incompletă și orientată cu precădere pe direcția est-vest.

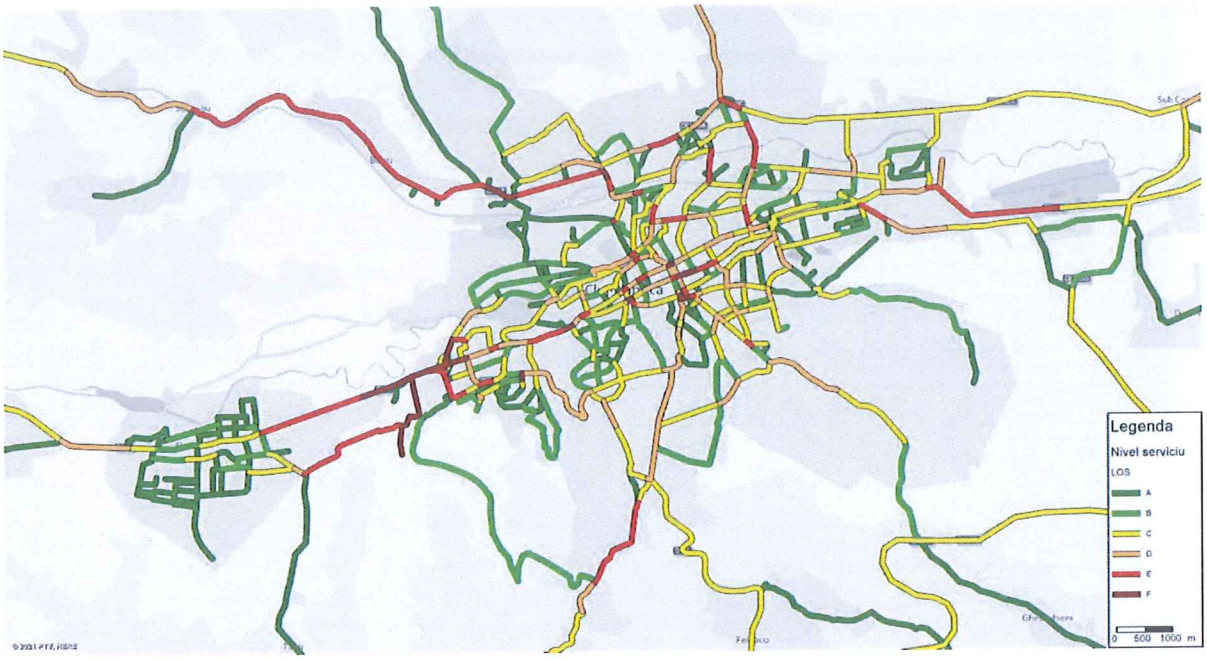
Model F

Rețeaua principală de străzi este constituită din:

1. Zona centrală: Piața Avram Iancu, bd. 21 Decembrie 1989, Piața Unirii, str. Memorandumului, str. Petru Maior, Piața Lucian Blaga, str. Napoca, str. Eroilor, Piața Cipariu, str. Regele Ferdinand, Piața Mihai Viteazu, str. George Barițiu, Splaiul Independenței, str. General Dragalina;
2. Cartierul Mănăștur: Calea Moților, Calea Mănăștur, Calea Florești, str. Bucium, str. Primăverii, str. Izlazului, str. Câmpului, str. Frunzișului;
3. Cartier Zorilor: str. Frunzișului, str. Observatorului, str. Republicii, Calea Turzii;
4. Cartier Bună Ziua: Calea Turzii, str. Bună Ziua, str. Fagului;
5. Cartier Borhanci: str. Borhanciului;
6. Cartier Andrei Mureșanu: Calea Turzii, str. Constantin Brâncuși;
7. Cartier Gheorgheni: bd. Nicolae Titulescu, str. Unirii, Aleea Slănic, str. Alexandru Vaida Voevod, str. Teodor Mihali;
8. Cartier Mărăști: Calea Dorobanților, str. Aurel Vlaicu, Piața Mărăști, bd. 21 Decembrie 1989, str. Ialomiței, str. Fabricii de Zahăr, str. Fabricii, str. București;
9. Cartier Între Lacuri: str. Aurel Vlaicu, str. Sarmisegetuza, str. Dunării, str. Meșterul Manole, Calea Someșeni;
10. Cartier Someșeni: str. Traian Vuia, Calea Someșeni, str. Platanilor, Calea Dezmirului;
11. Cartier Bulgaria: str. Fabricii, str. Fabricii de Zahăr, str. Câmpina, str. Plevnei;
12. Cartier Iris: bd. Muncii, str. Fabricii, str. Oașului;
13. Cartier Gruia: str. Horea, str. Traian, str. Căii Ferate, Piața Gării, str. Ion Luca Caragiale;
14. Cartier Dâmbul Rotund: str. Maramureșului, str. Corneliu Coposu, Calea Baciului, str. Tăietura Turcului;
15. Cartier Grigorescu: str. General Eremia Grigorescu, str. Octavian Goga, str. Donath, str. Tăietura Turcului, str. Alexandru Vlahuță, str. Fântânele, bd 1 Decembrie 1918;
16. Cartier Plopilor: Splaiul Independenței, str. George Coșbuc, str. Plopilor.

Din punct de vedere topologic, municipiul Cluj-Napoca este traversat de la est la vest prin intermediul a două axe principale reprezentând prelungiri ale infrastructurii rutiere naționale: dinspre Oradea, prin zona centrală, înspre aeroportul Avram Iancu și dinspre Zalău, prin cartierele Dâmbul Rotund și Iris, spre Apahida și Dej. Pe axa nord-sud, legătura între drumurile de importanță națională se realizează din cartierul Dâmbul Rotund, zona gării, zona centrală și cartierul Zorilor, cu ieșire spre Turda pe drumul european E81. Datorită acestei dispuneri, străzile cu congestie ridicată în orele de vârf sunt dispuse pe de-o parte în zona centrală, la intersecția celor 2 axe de legătură principale pe relațiile est-vest și nord-sud, iar pe de altă parte în cartierele rezidențiale de-a lungul arterelor ce asigură conectivitatea cu centrul municipiului. Cele mai frecvent congestionate străzi în orele de vârf sunt și dispuse similar zonelor cu densitate mare de populație, cum ar fi cartierele Mănăștur, Gheorgheni, Mărăști sau Grigorescu.

Model F



Sistemul de transport public local și cel metropolitan funcționează în baza unui contract în conformitate cu Regulamentul CE nr. 1370/2007 cu operatorul Compania de Transport Public Cluj-Napoca (CTP). Cu o flotă de 259 autobuze, 90 de troleibuze și 24 de tramvaie operatorul deservește 64 de linii de transport public local și încă 28 de linii metropolitane. Troleibuzul (liniile 25 și 6) și tramvaiele (linia 102) preiau cea mai mare parte a pasagerilor fiind dublate și suplimentate de autobuze și microbuze. Viteza comercială variază între 15,46 km/h la autobuze și 13,50 la troleibuze. În medie, în perioada de pre-pandemie, peste 190 milioane de călătorii erau realizate anual cu sistemul de transport public. Numărul călătoriilor cu transportul public a crescut constant în ultimii ani, astfel Cluj-Napoca se află printre puținele astfel de orașe din România întrucât tendința la nivel național este ca numărul pasagerilor transportați cu transportul public să scadă.

Rețeaua de transport public a municipiului Cluj-Napoca are la bază liniile de tramvai și troleu care asigură o capacitate mare de transport și leagă cartierele cele mai dense (Mănăștur, Mărăști, Gheorgheni și Gara) de zona centrală. Actuala rețea de transport public local deservește cu bine cele mai dense zone ale municipiului Cluj-Napoca.

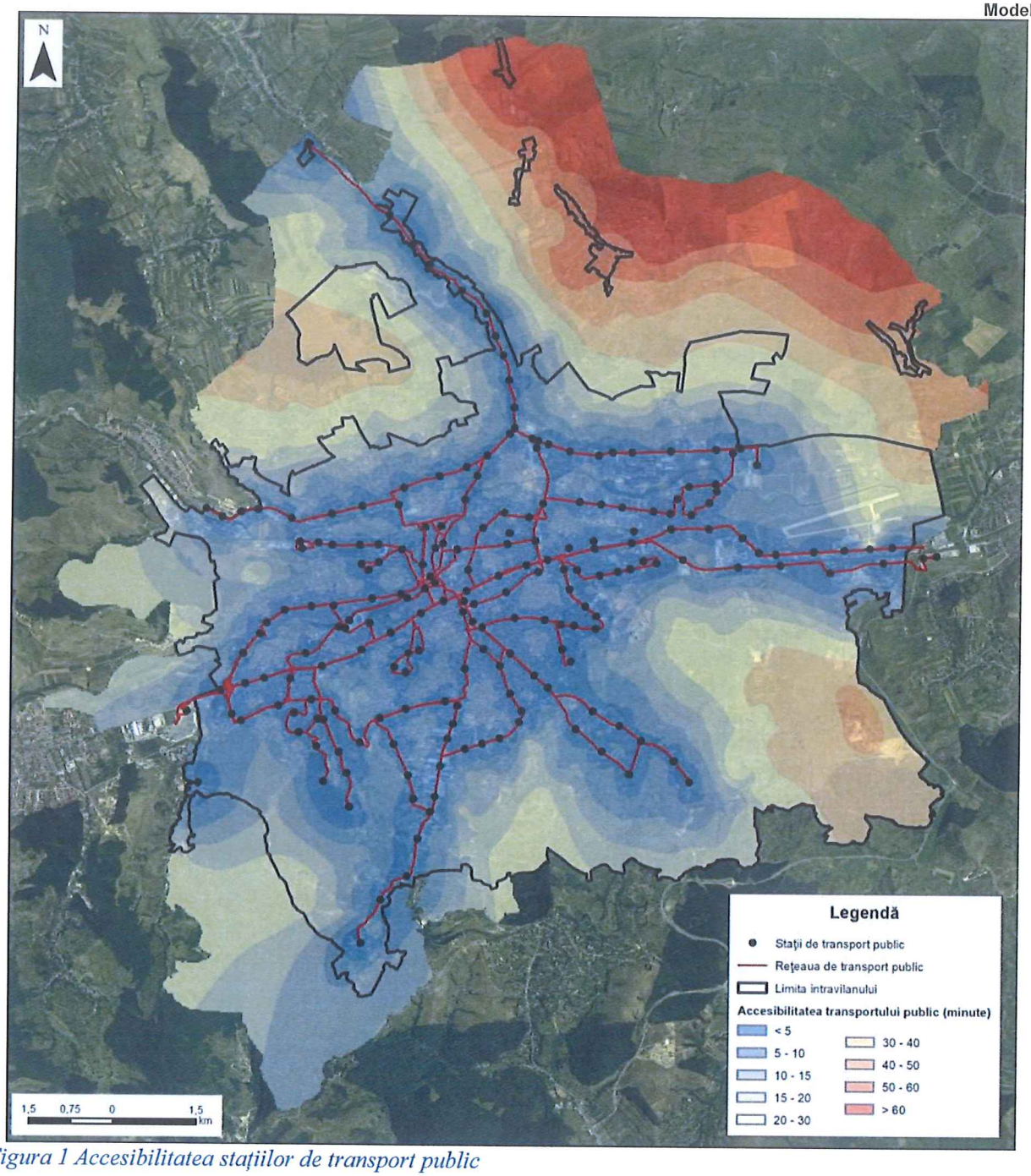


Figura 1 Accesibilitatea stațiilor de transport public

Cea mai mare frecvență a mijloacelor de transport în comun se înregistrează pe coridorul est – vest, principala coloană de dezvoltare a municipiului Cluj-Napoca și a zonei metropolitane. Pe acest coridor se înregistrează, de regulă, zilnic peste 127000 de călătorii cu transportul public, doar pe segmentul Moților – Piața Mărăști călătoresc zilnic peste 25000 de pasageri

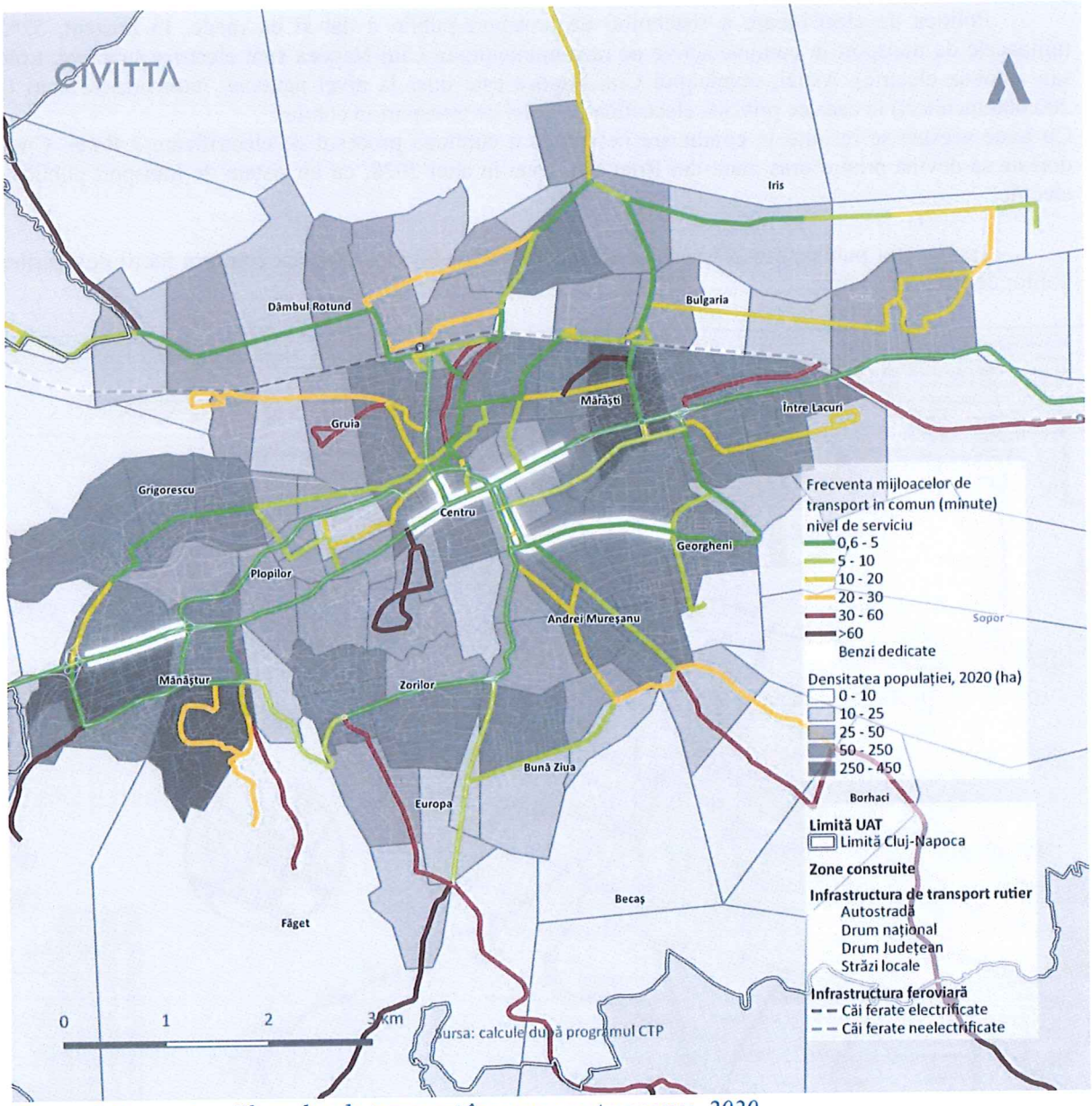


Figura 2 Frecvența mijloacelor de transport în comun pe tronsoane, 2020

Cluj-Napoca este primul oraș din România care a aplicat cu succes această măsură. În prezent există amenajate benzi dedicate pentru transportul public în zona centrală, la intrarea dinspre Florești în Mănăștur și spre Gheorgheni. Amenajarea acestor benzi dedicate a permis creșterea semnificativă a vitezei comerciale pe acele segmente și totodată creșterea competitivității față de transportul cu autoturisme personale.

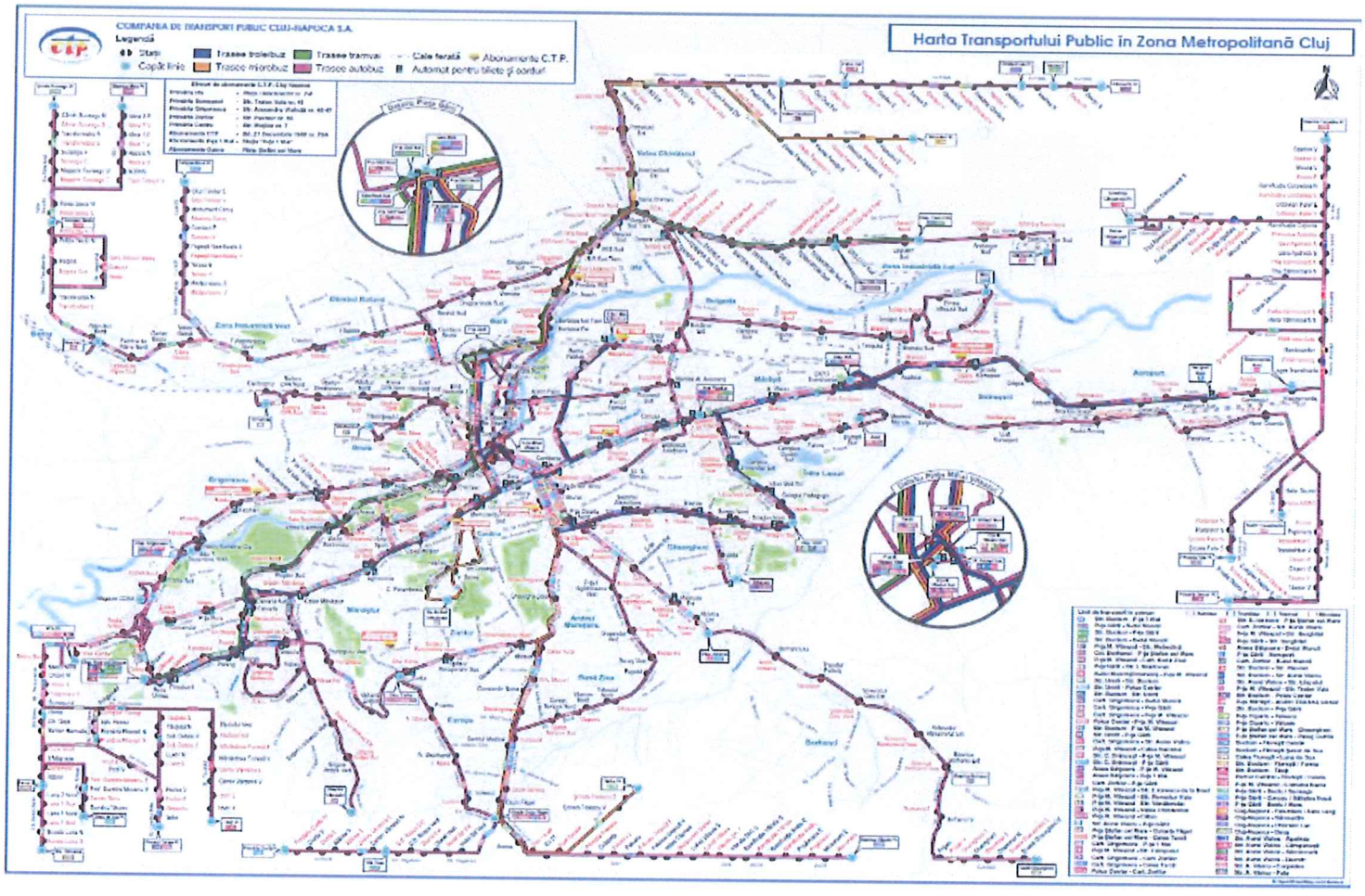
În ultimii an primăria a investit constant în înnoirea flotei de autobuze, tramvaie și troleibuze astfel încât confortul asigurat de aceste mijloace de transport în comun să fie unul cât mai ridicat. Acest aspect este confirmat și de un sondaj din 2019 unde doar 12% dintre respondenți s-au declarat nemulțumiți de condițiile din mijloacele de transport în comun. În ceea ce privește amenajarea stațiilor din cele 127 de stații,76 dispun de copertine (mai multe modele) și 59 sunt echipate cu de sisteme de e-ticketing.

Model F

În ultimii 10 ani municipiul Cluj-Napoca a avut o politică susținută de înnoire a flotei de transport public care în ultimii 5 ani s-a concentrate mai ales pe electrificare

Politica de electrificare a sistemului de transport public a dat și ea roade. În prezent, 52% din mijloacele de transport în comune active pe raza municipiului Cluj-Napoca sunt electrice (tramvai, troleibuz sau autobuz electric). Astfel, municipiul Cluj-Napoca este lider la nivel național, între orașele mari (peste 200.000 locuitori) în ceea ce privește electrificarea flotei de transport în comun.
Cu toate acestea se resimte în continuare nevoia de a continua procesul de electrificare a flotei. Clujul isi doreste sa devina primul oraș mare din România, pana in anul 2028, cu un sistem de transport public 100% electric.

Transportul public se desfășoară la nivelul Municipiului Cluj-Napoca conform hărții de distribuție a liniilor de transport public.



2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică

Necesitatea și oportunitatea investiției în vehicule de transport călători nepoluante este subliniată de necesitatea creșterii nivelului de trai la nivelul minicipiului Cluj-Napoca prin cele trei mari axe de intervenție (prezentate detaliat în paragrafele anterioare):

- reducerea poluarii locale datorate emisiilor de gaze de eșapament ale motoarelor cu ardere

internă ce funcționează cu combustibili fosili
- reducerea poluării fonice și a vibrațiilor datorate funcționării vehiculelor dotate cu motoare cu ardere internă ce funcționează cu combustibili fosili
- creșterea calității procesului de transport public urban de călători și a ponderii acestuia în utilizare de către cetățeni.

La nivelul Uniunii Europene, o treime din cantitatea totală de energie finală se consumă în sectorul transporturilor, iar cea mai mare parte a acestei energii provine din petrol. Aceasta înseamnă că transporturile sunt răspunzătoare de o parte importantă din emisiile de gaze cu efect de seră ale UE, fiind un factor cu contribuție majoră la schimbările climatice. Majoritatea celorlalte sectoare economice, precum producerea de energie electrică și industria, și-au redus emisiile începând din 1990, în schimb emisiile provenite din transporturi au crescut. În prezent, acestea reprezintă peste un sfert din totalul emisiilor de gaze cu efect de seră din UE și nu se întrevede o inversare a acestei tendințe. Din această cauză, sectorul transporturilor este un obstacol major în calea obiectivelor UE în materie de protejare a climei: autoturismele, camioanele și autobuzele produc peste 70 % din totalul emisiilor de gaze cu efect de sera asociate transporturilor (restul provine, în principal, din transportul maritim și din cel aerian).

Mobilitatea durabilă este expresia dezvoltării unui sistem de transport solid, ecologic și eficient, prietenos cu mediu, dar în același timp statornic și tradițional, asigurând un echilibru între valorificarea modurilor și infrastructurii de transport tradiționale cu necesitatea de modernizare și asigurare a consumului eficient de resurse și promovarea modurilor de transport nepoluante.

În vederea dezvoltării orașului și cresterii calității vieții locuitorilor este necesară asigurarea unui sistem de transport eficient și durabil, accesibil geografic și economic. Rețeaua de transport dezvoltată va susține mobilitatea persoanelor și mărfurilor, creând astfel cadrul pentru îmbunătățirea calității vieții, un mediu urban atractiv, modern, ecologic și accesibil pentru locuitorii săi, pentru turiști și pentru locuitorii zonei periurbane, care învață sau muncesc în oraș.

Dezvoltarea serviciului de transport public răspunde principalelor probleme de mobilitate identificate în PMUD, prin satisfacerea nevoilor de deplasare a populației, dar și necesității de reducere a poluarii fonice și a aerului, aspecte ce vor permite atât creșterea performanței serviciului de transport, îmbunătățirea calității vieții populației, cât și îmbunătățirea calității mediului înconjurator.

Prioritizarea transportului în comun în trafic prin soluții specifice de proiectare a stațiilor de autobuz, benzi dedicate și prioritate în intersecțiile semaforizate este extrem de necesară pentru îmbunătățirea acestui mijloc de transport.

Investițiile în transportul public sunt esențiale, iar o bună infrastructură de transport public este extrem de importantă pentru navetiști și pentru a oferi posibilități eficiente de transport de călători. În perioada de implementare 2014-2023, practic toate orașele mari din România au elaborat sau sunt în curs de a elabora planuri de mobilitate urbană, iar majoritatea acestor planuri includ componente de dezvoltare a transportului public. Aceste planuri de mobilitate recomandă deja direcții strategice majore pentru adoptare de către localitățile componente ale zonei urbane funcționale. Dezideratul este ca până în 2028 întreaga flotă de transport public care circulă în Cluj-Napoca (liniile urbane) să fie alcătuită din mijloace de transport nepoluante. În prezent 52% din flotă este alcătuită din autobuze electrice, tramvaie sau troleibuze. Există așadar aproximativ 150 de autobuze diesel care ar trebui înlocuite, fie prin autobuze electrice / cu hidrogen sau troleibuze (extindere linii). Pentru a susține acest demers este nevoie de încă cel puțin 50 de autobuze electrice, 20 autobuze electrice de capacitate mică, 40 de autobuze cu hidrogen. Cele 20 de autobuze ar trebui utilizate pentru a alimenta prin noi linii / extensii cartierele cu o deservire precară: Gruia, Hașdeu, Dâmbul Rotund sau Iris. Prin proiectul „9.4.3 Culoare de mobilitate sustenabilă - reamenajare zona Piața Zorilor, str. Zorilor, str. L. Pasteur, str. Gh. Marinescu și zone adiacente, plus parking subteran" legăturile directe între Zorilor și zona centrală vor fi optimizate iar inserarea unei linii cu autobuze de 8m va permite o deservire echilibrată a celei mai mari aglomerații de unități de învățământ și sănătate. Adițional, valorificând potențialul de oraș creativ și inovator, se are în vedere și testarea unor autobuze autonome. Desigur acest proiect pilot va opera doar pe zona centrală pe segmente pe care există (sau va exista) bandă de transport public dedicată.(Sala Polivalentă – Piața Avram Iancu

Din analiza documentelor existente și a datelor culese din teren au rezultat principalele probleme legate de sistemul de transport public:

- Eficiența redusă a transportului public urban, din cauza necorelării graficului de circulație și al capacității mijloacelor de transport public utilizate cu cererea de transport public reală;
- Existența unor zone neacoperite de traseele de transport public;
- Vechimea unei părți a parcului de vehicule de transport public și încadrarea motoarelor acestora în norme de poluare ridicate;
- Existența unui sistem de tarifare care nu prezintă accesibilitate și atractivitate ridicate pentru utilizatori;
- Lipsa informațiilor în timp real asupra transportului public
- Inexistența unor stații intermodale, care să faciliteze transferul între alte moduri de transport și transportul public
- Gradul de atractivitate redus al transportului public
- Existența unor intervale de timp care nu sunt deservite corect de mijloacele de transport existente, în care există un număr mare de persoane aflate în stație care așteaptă mijlocul de transport potrivit
- Evoluția inegală a gradului de încărcare de-a lungul zilei, existând perioade în care gradul de încărcare al vehiculelor este foarte redus, dar și perioade în care s-a constatat supraaglomerarea vehiculelor

Transportul public este întotdeauna o bună alternativă la folosirea autoturismului privat. Însă pentru ca sistemul de transport public să fie preferat în locul autoturismului personal de cât mai mulți oameni, este important ca acesta să fie ușor accesibil, confortabil și omniprezent. Numărul mare de călători poate asigura o profitabilitate înaltă a companiilor de transport public, de aceea, măsurile care sporesc atractivitatea sistemului de transport public vor veni cu impact pozitiv atât pentru creșterea economiei, cât și pentru îmbunătățirea calității vieții. Însă pentru a se putea implementa măsuri cât mai eficiente, se recomandă colectarea de informații referitoare la mobilitatea cetățenilor.

Astfel, Municipiul Cluj-Napoca are în implementare o serie de proiecte integrate finanțate prin Programul Operațional Regional 2014-2020, cu efect asupra parametrilor de mobilitate urbană (reducerea traficului, impactul asupra reducerii emisiilor de echivalent CO_2, etc.) care au drept scop încurajarea transpostului în comun, reducerea emisiilor de CO_2 și translatarea către mijloace de transport alternative, implementarea unor sisteme inteligente de transport asociate (ticketing, informare călători, supraveghere video, managementul flotei), cât și realizarea de trasee dedicate transportului in comun. Aceste proiecte sunt prezentate în capitolul referitor la proiectele în curs de implementare.

Prin aceste proiecte se va asigura inclusiv prioritizarea și promovarea transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, precum și implementarea unui sistem inteligent de management al traficului.

Dezvoltarea generală a municipiului Cluj-Napoca are un efect major asupra nevoilor de transport și comportamentului de mobilitate, atât în cazul persoanelor, cât și al mărfurilor. Sistemul de transport constituie baza unui oraș performant, un factor cu importanță semnificativă asupra modelului de dezvoltare economică și a calității mediului, parte componentă a politicii urbane adoptate

Astfel, investiția propusă urmărește operaționalizarea transportului public, prin îmbunătățirea ofertei de transport public ce va conduce la creșterea nivelului de utilizare a acestui mod de transport în detrimentul autovehiculelor personale. Totodată, investiția propusă conduce la îndeplinirea obiectivelor strategice și operaționale stabilite prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj, privind reducerea emisiilor de CO2 și a gazelor cu efect de seră datorate utilizării autorturismului personale. Modernizarea parcului de vehicule de transport public și asigurarea infrastructurii de alimentare electrică vor conduce la amplificarea efectelor pozitive ale proiectelor complementare, având o contribuție importantă la creșterea gradului de atractivitate și siguranță al deplasărilor cu transportul public, cu efect direct asupra creșterii cotei modale a acestui tip de deplasări și la reducerea deplasărilor cu vehiculul personal.

Astfel, proiectul analizat propune implementarea unor **măsuri** care să conducă la diminuarea disfuncționalităților menționate, respectiv la:

- Creșterea eficienței operării transportului public;
- Creșterea vitezei de circulație a mijloacelor de transport public;

- Creșterea confortului, atractivității și accesibilității deplasărilor cu transportul public;
- Reducerea valorilor ridicate ale traficului general și traficului de tranzit;
- Reducerea cotei modale ridicate a transportului auto;
- Reducerea emisiilor de carbon la nivelul Zonei Urbane Funcționale Suceava prin reducerea cotei modale a deplasărilor motorizate și încurajarea utilizării modurilor de transport alternative: transport public.

În urma implementării proiectului de investiție, se vor obține următorii **indicatori de rezultat**, conform specificului și obiectivelor proiectului de investiție:

- Creșterea numărului de pasageri transport public la nivelul primului an de după finalizarea implementarii proiectului (estimat 2027);
- Creșterea numărului de mijloace de transport achiziționate până la finalizarea implementarii proiectului (estimat 2026);
- Creșterea numărului de stații de încărcare pentru mijloace de transport electrice achiziționate la până finalizarea implementarii proiectului (estimat 2026).

Prin urmare, din prezentarea necesității și oportunității proiectului, precum și a beneficiilor estimate ca urmare a implementării acestuia, rezultă în mod evident corelarea și contribuția la îndeplinirea viziunii de dezvoltare a mobilității urbane, trasată prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

Componenta C10 – Fondul local al Planului de Redresare și Reziliență are ca scop si creșterea cu 20% a volumului anual total de călători pentru transportul public local în 2026 comparativ cu 2019, prin masuri de creștere a calității și numărului de vehicule destinate transportului public la nivel local, coroborat cu măsuri de descurajare a utilizării vehiculelor private și reprezintă determinarea volumelor de pasageri pentru transportul public local în 2026 comparativ cu 2019. Înlocuirea parcului de vehicule vechi, poluante, aferente transportului public, cu unele noi ce utilizează combustibili alternativi - hidrogen/electric, va conduce la limitarea nivelului de CO2 și la promovarea utilizării transportului public de către cetățeni, în dauna autoturismelor proprii. Sistemele de transport inteligente, precum și alte sisteme informaționale vor susține inovația în domeniul mobilității urbane și vor eficientiza măsurile de mobilitate urbană durabilă la nivel local.

3. Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local

I. Proiecte finantate din cadrul Programul Operațional Regional 2007-2013

1. Modernizarea liniei de tramvai pe ruta Piata Garii - Bulevardul Muncii in Municipiul Cluj Napoca

Cheltuieli totale proiect: 75.506.503,37 lei

2. Modernizarea liniei de tramvai pe ruta Manastur - Piata Garii in Municipiul Cluj-Napoca

Cheltuieli totale proiect: 65.157.707,37 lei

3. **Modernizarea si extinderea sistemului de transport public in comun in zona metropolitană Cluj - etapa 1**

Cheltuieli totale proiect: 33.679.814,16

4. **Retea de statii self-service de inchiriere de biciclete**

Cheltuieli totale proiect: 14.422.085,74 lei

5. **Modernizarea tramei stradale de acces in zona industrială**

Cheltuieli totale proiect: 86.070.030,31 lei

6. **Refacerea infrastructurii Orasului Comoara, modernizare cai de acces spre centrul istoric**

Cheltuieli totale proiect: 23.754.565,87 lei

7. **Modernizare strada Făget din municipiul Cluj-Napoca**

Cheltuieli totale proiect: 20.155.149,03 lei

8. **Acces din strada Oasului la cartierul Lomb din Cluj-Napoca**

Cheltuieli totale proiect: 39.768.395,96 lei

II. Proiecte finantate din cadrul Programul Operațional Regional 2014-2020

1. Modernizare şi amenajare Piaţa Unirii din municipiul Cluj-Napoca – etapa 2 (SMIS 125658)

Obiectivul general al proiectului "Modernizare şi amenajare Piaţa Unirii din municipiul Cluj-Napoca" este acela de a îmbunătăţii condiţiile pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport şi a celor de transport public de călători, în vederea reducerii numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) şi reducerea emisiilor echivalent CO2 din transport, având la bază planul de mobilitate urbană.

Cheltuieli totale proiect 12,715,780.36 lei

2. Înnoirea flotei de transport în comun în Municipiul Cluj-Napoca prin achiziţionarea de autobuze electrice (SMIS – 122703)

Obiectivul general al proiectului este reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Cluj-Napoca, prin achiziționarea și darea în exploatare a 30 autobuze electrice, având la bază Planului de Mobilitate Urbană Durabilă aprobat.

Cheltuieli totale proiect 85,010,227.42 lei

3. Înnoirea flotei de transport în comun în Municipiul Cluj-Napoca prin achiziționarea de troleibuze - Etapa 1 - Faza 1 (SMIS 126397)

Obiectivul general al proiectului este reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Cluj-Napoca, prin achiziționarea și darea în exploatare a 30 troleibuze, având la bază Planului de Mobilitate Urbană Durabilă aprobat. Obiectivul general al proiectului se realizează prin înlocuirea a 30 troleibuze vechi și poluante utilizate în sistemului urban de transport de călători, cu troleibuze noi, silențioase și de înaltă eficiență energetică. Această măsură asigură un serviciu eficient de transport public de călători, cu confort sporit, și reducerea numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) și pe cale de consecință și reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transporturi.

Cheltuieli totale proiect 88,445,902.40 lei

4. Înnoirea flotei de transport în comun în Municipiul Cluj-Napoca prin achiziționarea de troleibuze - Etapa 1 - Faza 2 (SMIS 126398)

Obiectivul general al proiectului este reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Cluj-Napoca, prin achiziționarea și darea în exploatare a 20 troleibuze, având la bază Planului de Mobilitate Urbană Durabilă aprobat. Obiectivul general al proiectului se realizează prin înlocuirea a 20 troleibuze vechi și poluante utilizate în sistemului urban de transport de călători, cu troleibuze noi, silențioase și de înaltă eficiență energetică. Această măsură asigură un serviciu eficient de transport public de călători, cu confort sporit, și reducerea numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) și pe cale de consecință și reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transporturi.

Cheltuieli totale proiect 58,970,054.60 lei

5. Amenajare coridoare pietonale: Strada Molnar Piuariu Cluj-Napoca

Obiectivul general al proiectului "Amenajare coridoare pietonale: Strada Molnar Piuariu Cluj-Napoca" este îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport, în vederea reducerii numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) și reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport, având la baza planul de mobilitate urbana.

Cheltuieli totale proiect 5,508,003.93 lei

6. Creșterea și îmbunătățirea spațiului pietonal în zona urbană: reabilitare și extindere zona pietonală Piața Lucian Blaga, strada Republicii (primul tronson), strada Napoca, strada Petru Maior, strada Emil Isac și amenajare piste de biciclete

Obiectivul general al proiectului este îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport în municipiul Cluj-Napoca, în vederea reducerii numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) și reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport.

Cheltuieli totale proiect 24,781,134.51 lei

III. Proiect finantat prin Programul de cooperare Elvetiano-Roman

1. „Înlocuirea vechilor autobuze diese cu autobuze electrice cu două stații de încarcare"

Obiectivul general al proiectului este reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Cluj-Napoca, prin achiziționarea și darea în exploatare a 11 autobuze electrice

Cheltuieli totale proiect 32,094,021,91 lei

4. Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local

În continuare sunt prezentate detalii asupra proiectelor investiții publice în curs de implementare și care se vor finaliza înainte de finalizarea proiectului analizat, proiecte ce sunt complementare cu actualul proiect.

Proiecte finantate din cadrul Programul Operațional Regional 2014-2020

1. Înnoirea flotei de transport în comun în Municipiul Cluj-Napoca prin achiziționarea de tramvaie - Etapa 1 - Faza 1 (SMIS 126055)

Obiectivul general al proiectului este reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Cluj-Napoca, prin achiziționarea și darea în exploatare a 8 tramvaie, având la bază Planului de Mobilitate Urbană Durabilă aprobat. Obiectivul general al proiectului se realizează prin înlocuirea a 8 tramvaie vechi și poluante utilizate în sistemului urban de transport de călători, cu tramvaie noi, silențioase și de înaltă eficiență energetică. Această măsură asigură un serviciu eficient de transport public de călători, cu confort sporit, și reducerea numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) și pe cale de consecință și reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transporturi.

Cheltuieli totale proiect 74,097,560.50 lei

2. Înnoirea flotei de transport în comun în Municipiul Cluj-Napoca prin achiziționarea de tramvaie - Etapa 1 - Faza 2 (SMIS 126056)

Obiectivul general al proiectului este reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Cluj-Napoca, prin achiziționarea și darea în exploatare a 8 tramvaie, având la bază Planului de Mobilitate Urbană Durabilă aprobat. Obiectivul general al proiectului se realizează prin înlocuirea a 8 tramvaie vechi și poluante utilizate în sistemului urban de transport de călători, cu tramvaie noi, silențioase și de înaltă eficiență energetică. Această măsură asigură un serviciu eficient de transport public de călători, cu confort sporit, și reducerea numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) și pe cale de consecință și reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transporturi.

Cheltuieli totale proiect 73,992,305 lei

3. Înnoirea flotei de transport în comun în Municipiul Cluj-Napoca prin achiziționarea de tramvaie - Etapa 1 - Faza 3 (SMIS 126057)

Obiectivul general al proiectului este reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Cluj-Napoca, prin achiziționarea și darea în exploatare a 8 tramvaie, având la bază Planului de Mobilitate Urbană Durabilă aprobat. Obiectivul general al proiectului se realizează prin înlocuirea a 8 tramvaie vechi și poluante utilizate

în sistemului urban de transport de călători, cu tramvaie noi, silențioase și de înaltă eficiență energetică. Această măsură asigură un serviciu eficient de transport public de călători, cu confort sporit, și reducerea numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) și pe cale de consecință și reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transporturi.

Cheltuieli totale proiect 73,992,305 lei

4. Lucrări de amenajare urbană strada Mihail Kogălniceanu, strada Universității și străzile adiacente (SMIS 128153)

Obiectivul general al proiectului „Lucrări de amenajare urbană strada Mihail Kogălniceanu, strada Universității și străzile adiacente " este: îmbunatățirea condițiilor pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport în municipiul Cluj-Napoca, în vederea reducerii numărului de deplasari cu transportul privat (cu autoturisme) și reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport.

Cheltuieli totale proiect 48,721,315.94 lei

5. Lucrări de modernizare Bd. 21 Decembrie 1989: Realizare benzi dedicate transportului public în comun – Etapa 1 (inclusiv lucrări de infrastructură, amenajare spațiu public, semaforizare, iluminat public și mobilier urban) (SMIS 122711)

Obiectivul general al proiectului „Lucrări de modernizare Bd. 21 Decembrie 1989: Realizare benzi dedicate transportului public în comun – Etapa 1 (inclusiv lucrări de infrastructură, amenajare spațiu public, semaforizare, iluminat public și mobilier urban)" este asigurarea unui serviciu eficient de transport public de călători și îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport, în vederea reducerii numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) și reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport, având la baza planul de mobilitate urbana.

Cheltuieli totale proiect 59,755,063.04 lei

6. Creșterea și îmbunătățirea spațiului pietonal-velo în zona urbană: Modernizare Strada Tipografiei, scuar CEC, strada Regele Ferdinand și străzile adiacente - (SMIS 126453)

Obiectivul general al proiectului „Creșterea și îmbunătățirea spațiului pietonal-velo în zona urbană: Modernizare Strada Tipografiei, scuar CEC, strada Regele Ferdinand și străzile adiacente" este: Îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport în municipiul Cluj-Napoca, în vederea reducerii numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) și reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport, având la bază planul de mobilitate urbană.

Cheltuieli totale proiect 21,015,390.78 lei

7. Revitalizarea culoarului de mobilitate nemotorizată aferent Someșului, modernizarea și extinderea infrastructurii pietonale și ciclistice pe malurile râului, zona 1 - Lunca Someșului Mic SMIS 128152

Obiectivul general al proiectului este îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport, în vederea reducerii numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme), creșterea deplasărilor cu transportul public și reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport.

Cheltuieli totale proiect 123,696,371.14 lei

8. Revitalizarea culoarului de mobilitate nemotorizată aferent Someșului, modernizarea și extinderea infrastructurii pietonale și ciclistice pe malurile râului, zona 2 - Parcul Armătura și zona 3 - Platoul Sălii Sporturilor (SMIS 128155)

Obiectivul general al proiectului este îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport, în vederea reducerii numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme), creșterii numărului de de deplasări cu transportul public și reducerea emisiilor de echivalent CO2 din transport.

Cheltuieli totale proiect 44,242,722.88 lei

Municipiul Cluj-Napoca are în implementare o serie de proiecte integrate finanțate prin *Programul Operațional Regional 2014-2020*, cu efect asupra parametrilor de mobilitate urbană (reducerea traficului, impactul asupra reducerii emisiilor de echivalent CO_2, etc.) care au drept scop încurajarea utilizării transportului în comun, reducerea emisiilor de CO_2 si translatarea către mijloace de transport alternative, implementarea unor sisteme inteligente de transport asociate (ticketing, informare călători, supraveghere video, managementul flotei), cât și realizarea de trasee dedicate transportului în comun.

Astfel, prin integrarea măsurilor incluse în proiectele complementare menționate se va asigura un impact maxim în ceea ce privește atingerea obiectivelor mobilității urbane durabile, respectiv modificarea comportamentului de deplasare al cetățenilor și comutarea de la deplasările cu vehiculul privat la modurile de deplasare alternative: transport public, bicicletă și mers pe jos.

Proiectele prezentate reprezintă măsuri ale autorităților publice locale de asigurare a unor infrastructuri adecvate/corespunzătoare mobilității urbane moderne, aliniate prevederilor europene și de mediu, astfel încât să crească accesul, calitatea și atractivitatea transportului public ecologic si nemotorizat, contribuind astfel la creșterea numărului de persoane care utilizează aceste mijloace de transport și implicit la scăderea gazelor cu efect de seră.

5. Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare

a) la nivel teritorial:
120 de minute este timpul necesar pentru a ajunge din Cluj-Napoca la principalele centre urbane din regiune sau, folosind transportul aerian, către principalele destinații Europene.
Rețeaua de autostrăzi și căi ferate asigură o bună legătură între Cluj-Napoca și principalele centre urbane din apropiere, dar și cu cele din occident. Buna conexiune la rețeaua de autostrăzi face din sistemul urban Cluj-Napoca – Turda unul dintre principalii poli logistici din Europa de Est. Autostrada A3 reprezintă principala

legătura între Cluj-Napoca, centrul României și Ungaria, fiind completată de drumul expres Dej – Cluj-Napoca care permite conexiuni optime cu nordul țării. Mizând pe o rețea de căi ferate modernizată și electrificată, trenul reprezintă o alternativă atractivă pentru transportul interuban în regiune, mai ales pe ruta Oradea – Cluj-Napoca – Dej. Aeroportul Internațional Avram Iancu asigură un acces facil către destinațiile îndepărtate din Europa și din lume, fie direct sau prin alte aeroporturi de tip nod.

b) la nivelul zonei metropolitane:

30 de minute este timpul maxim necesar pentru a ajunge la Cluj-Napoca din comunele zonei metropolitane folosind transportul public, autoturismul personal sau bicicleta electrică.

Un sistem de transport public metropolitan punctual, eficient și nepoluant reprezintă o alternativă viabilă la transportul cu autoturismul personal în zona metropolitană. Trenul metropolitan și metroul reprezintă principale mijloace de transport pentru navetiști și turiști în lungul axului de dezvoltare est vest (Gilău – Jucu / Bonțida – Dej). Liniile de transport public metropolitan sunt conectate direct la terminalele de transport public localizate la intrarea în municipiul Cluj-Napoca, unde se asigură transferul către sistemul de transport local. Aceste terminale includ și facilități de tip park & ride și descarcă traficul motorizat către centrul orașului. Cu ajutorul aplicației de mobilitate locuitorii zonei metropolitane au acces la o varietate amplă de servicii de transport către cele mai importante destinații. Transportul în interiorul comunelor, între sate, este asigurat de o rețea de autobuze rurale care circulă la comandă, fiind adaptate la programul și nevoile cetățenilor.

O rețea amplă de coridoare verzi, structurată pe coridorul verde-albastru Someș, deservește echilibrat comunele din zona metropolitană și reprezintă pe de-o parte o legătură eficientă cu Cluj-Napoca, dar și o atracție turistică în sine pentru clujenii în căutarea unor activități și destinații de agrement. Fiecare comună din zona metropolitană este traversată de cel puțin un astfel de coridor verde (pistă pentru biciclete sau traseu cicloturistic) care permite deplasarea într-un mod sigur și confortabil către Cluj-Napoca.

c) la nivelul orașului:

15 minute este timpul necesar pentru ca cetățenii să poată accesa majoritatea obiectivelor de interes cotidian și nu numai. Sustenabilitatea și inovarea stau la baza sistemului de transport clujean. Cetățenii sunt atenți la protecția mediului iar mersul pe jos și cu bicicleta reprezintă un important mod de deplasare în Cluj-Napoca. Spiritul inovator al orașului este vizibil mai ales la nivelul mobilității urbane unde se dezvoltă și testează în continuu soluții menite să susțină decarbonizarea sistemului de transport și tranziția la un oraș fără autoturisme. Rețeaua de străzi este configurată după 4 obiectiveprincipale: siguranță1, incluziune, inovare și verde. Un sistem de transport public competitiv și atractiv, alături de o rețea amplă de piste pentru biciclete și trasee pietonale reprezintă principalul motiv pentru care o parte considerabilă din clujeni nu mai dețin autoturisme personale.

Transportul public este asigurat de vehicule nepoluante, parțial autonome, care deservesc echilibrat teritoriul și parcurg orașul mai rapid decât autoturismul personal. Întregul sistem de transport are o componentă statică, liniile care unesc principalele zone de interes, și una dinamică formată din linii active la cerere (pentru transport elevi, vârstnici, persoane cu dizabilități sau către zone mai puțin dense). Un sistem de management al transportului public permite optimizarea continuă a liniilor și alocarea flotei în funcție de cerere.

Rețeaua de piste pentru biciclete este formată din trei straturi (agrement / eficiență / rezidențial), coridoarele verzi-albastre dezvoltate în lungul cursurilor de apă (mai ales Someșul), pistele pentru biciclete dedicate conexiunilor eficiente în oraș și străzile rezidențiale care asigură legătura cu destinația finală. Fiecare cartier deține o zonă pietonală și este conectat cu centrul istoric și principalele zone de interes prin infrastructură pentru biciclete. În Cluj-Napoca bicicleta este mai mult decât un mijloc de transport, ea este și parte a unei comunități dinamice susținută prin evenimente anuale cum ar fi Turul Clujului sau Ziua Bicicletei, dar și prin destinații și facilități dedicate bicicliștilor.

Centrul istoric funcționează ca o amplă zonă pietonală care se extinde prin culoarul Someșului și prin alte coridoare de mobilitate urbană durabilă spre majoritatea cartierelor. Zone pietonale secundare se regăsesc și în cartiere, acestea se dezvoltă preponderent în jurul centrelor secundare susținând o structură funcțională echilibrată la nivelul orașului.

Cetățenii înțeleg că parcarea nu este un drept garantat, respectă regulile de circulație (și parcare) și contribuie direct, prin plata parcării, la procesul de regenerare urbană. Practic, toți banii colectați din parcare sunt redistribuiți la nivel de cartier pentru a susține proiecte de pietonalizare, amenajare spații publice sau piste

pentru biciclete. Necesarul (în scădere) de locuri de parcare este asigurat preponderent de parcări multietajate și mai puțin de parcări la stradă tarifate dinamic.

Pentru a naviga prin diversitatea ridicată de moduri de transport, clujenii folosesc aplicația județeană de transport care îi ajută să aleagă mereu cel mai eficient mod de transport către destinație și le permite configurarea unui abonament integrat de transport adaptat la nevoile personale. Aplicația funcționează și ca un sistem de informare, educare și recompensă ghidând cetățenii către mijloacele nepoluante de transport. Datele din aplicație cum ar fi alegerea modului de transport sau traseele cele mai frecventate sunt accesibile publicului larg pe platforma de date deschise fiind utilizate de către reprezentanții administrației publice și echipe de cercetători pentru a optimiza continuu sistemul de transport.

d) la nivelul cartierului:

1 minut este timpul necesar rezidenților pentru a ajunge la oportunități2. Mai precis, străzile sunt așa configurate încât să atragă în lungul lor activități comerciale, servicii, obiective de interes și mai ales să funcționeze ca un spațiu public. Acest spațiu public este dezvoltat cu și în conformitate cu nevoile comunității. Astfel, ana dintre principalele calități ale cartierelor clujene este faptul că sunt prietenoase cu pietonii și bicicliștii. În interiorul cartierelor pe circulațiile secundare, pietonii și bicicliștii au prioritate, copii se pot juca liniștiți în stradă, iar accesul auto este restricționat. Parcarea rezidențială este asigurată preponderent în parcări multietajate. Aceste structuri integrează și funcțiuni comunitare (locuri de joacă pentru copii, terenuri / săli de sport etc.) a căror amprentă se extinde când cererea pentru parcări scade. O rețea amplă de centre de cartier asigură accesul cetățenilor la toate dotările și facilitățile de interes cotidian, minimizând astfel nevoia de deplasare către zona centrală.

Direcții de acțiune:

- Îmbunătățirea accesului la rețeaua de autostrăzi, drumuri expres și alte drumuri din rețeaua TEN-T
- Îmbunătățirea accesului la rețeaua de căi ferate TEN-T
- Îmbunătățirea accesului la rețeaua de aeroporturi TEN-T
- Construcția de noi legături rutiere
- Modernizarea drumurilor de interes local care asigură accesul la comunele / satele din zona metropolitană
- Construcția și reabilitarea de poduri și pasaje rutiere
- Sistematizarea traficului, amenajarea și modernizarea intersecțiilor cu capacitate depășită
- Construcția de parkinguri publice
- Extinderea rețelei de transport public nepoluant
- Modernizarea flotei de transport public cu vehicule ecologice
- Extinderea rețelei de autobuze școlare
- Amenajarea de noi benzi dedicate pentru transportul public
- Modernizarea stațiilor de transport public
- Implementarea unui sistem de transport public de tip DRT
- Amenajarea de coridoare de mobilitate urbană durabilă
- Modernizarea și reabilitarea trotuarelor
- Accesibilizarea și creșterea siguranței infrastructurii și serviciilor de transport
- Extinderea rețelei de parcări pentru biciclete și a sistemului „Cluj Bike"
- Construcție terminale intermodale

Dezideratul este ca până în 2028 întreaga flotă de transport public care circulă în Cluj-Napoca (liniile urbane) să fie alcătuită din mijloace de transport nepoluante. În prezent 52% din flotă este alcătuită din autobuze electrice, tramvaie sau troleibuze. Există așadar aproximativ 150 de autobuze diesel care ar trebui înlocuite, fie prin autobuze electrice / cu hidrogen sau troleibuze (extindere linii). Pentru a susține acest demers este nevoie de încă cel puțin 50 de autobuze electrice, 20 autobuze electrice de capacitate mică, 40 de autobuze cu hidrogen. Cele 20 de autobuze ar trebui utilizate pentru a alimenta prin noi linii / extensii cartierele cu o deservire precară: Gruia, Hașdeu, Dâmbul Rotund sau Iris. Prin proiectul „9.4.3 Culoare de mobilitate

sustenabilă - reamenajare zona Piața Zorilor, str. Zorilor, str. L. Pasteur, str. Gh. Marinescu și zone adiacente, plus parking subteran" legăturile directe între Zorilor și zona centrală vor fi optimizate iar inserarea unei linii cu autobuze de 8m va permite o deservire echilibrată a celei mai mari aglomerații de unități de învățământ și sănătate. Adițional, valorificând potențialul de oraș creativ și inovator, se are în vedere și testarea unor autobuze autonome. Desigur acest proiect pilot va opera doar pe zona centrală pe segmente pe care există (sau va exista) bandă de transport public dedicată.(Sala Polivalentă – Piața Avram Iancu). Proiectele de achiziție a autobuzelor pe hidrogen și a celor autonome se află în curs de achiziție și finalizarea studiilor de fezabilitate.
Pentru a permite o întreținere (inclusiv alimentare) adecvată a flotei este nevoie de modernizarea depourilor, mai ales 9.2.14 Depoul de tramvaie - Cpt. G. Ignat.

6. Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții

Obiectivul general: Obiectivul general al proiectului este asigurarea unui serviciu eficient și ecologic de transport public de călători la nivelul municipiului Cluj-Napoca și îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport, în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO_2 din transport.

Proiectul vine în întâmpinarea obiectivului PNRR, *Pilonul IV Coeziune socială și teritorială, Componenta 10 Fondul Local*, prin implementarea unor măsuri strategice, ce vor conduce la ***promovarea mobilității urbane durabile și la reducerea emisiilor de CO_2, ca urmare a îmbunătățirii eficienței transportului public de călători la nivel periurban, a frecvenței și a timpilor săi de deplasare, accesibilității, transferului către acesta de la transportul privat cu autoturisme, precum și a transferului către modurile nemotorizate de transport, creșterea atractivității utilizării mijloacelor de transport public și a modurilor nemotorizate în detrimentul transportului cu autoturismele personale.***

De asemenea, proiectul contribuie la îndeplinirea următoarelor **obiective specifice** ale componentei specificate:

- Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană prin dezvoltarea serviciului de transport public periurban și achiziția de vehicule de transport public ecologice;
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;
- Sporirea siguranței rutiere în zonele urbane, prin soluții digitale și ecologice de transport.

Astfel, operaționalizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcționale prin achiziția de vehicule de transport public electrice și stații de încărcare pentru acestea conduce în mod direct la îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană, contribuind la creșterea atractivității, accesibilității și eficienței transportului public, cu efecte asupra creșterii cotei modale a acestui mod de deplasare, în defavoarea utilizării vehiculelor private.

Prin reducerea deplasărilor cu vehiculul privat, datorită comutării spre deplasările cu transportul public, proiectul are un efect pozitiv asupra reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră generate de trafic și la reducerea impactului acestora asupra mediului.

Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule de transport public local, proiectul va contribui la creșterea confortului și siguranței pentru călători și, implicit, la creșterea gradului de atractivitate al acestui mod de transport, prin asigurarea de mijloace de transport public noi, moderne și nepoluante.

Rezultate estimate:

- Autobuze electrice (18 m) achiziționate – 18 buc.

Ca urmare a achiziționării mijloacelor de transport electrice menționate anterior vor fi achiziționate și montate:

- Stații de încărcare standard în autobaza de transport public – 18 buc.
- Stații de încărcare rapidă pe traseul autobuzelor electrice – 6 buc.

Atingerea rezultatelor estimate implică:

- Lucrări pentru amplasarea și instalarea stațiilor de încărcare rapidă pe traseul autobuzelor electrice
- Lucrări pentru amplasarea și instalarea stațiilor de încărcare standard în autobaza de transport public

- Lucrări de construcții pentru branșarea la rețeaua de alimentare cu energie electrică a punctelor/stațiilor de încărcare a autobuzelor electrice
- Activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații

7. Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor

Prin activitățile/măsurile sprijinite în cadrul *Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10-Fondul Local*, apel de proiecte *I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)*, se urmărește în operaționalizarea transportului public, creșterea eficienței transportului public de călători, a frecvenței și a timpilor săi de parcurs, accesibilității și transferului către acesta de la transportul privat cu autoturisme. De asemenea, se urmărește ca utilizarea autoturismelor să devină o opțiune mai puțin atractivă din punct de vedere economic și al timpilor de parcurs, față de utilizarea transportului public de călători, creându-se în acest mod condițiile pentru reducerea emisiilor de echivalent CO_2 din transport.

Proiectul îndeplinește criteriile și condițiile pentru obiectivul de investiții, și anume:

a) Autobuzele trebuie să fie omologate la momentul efectuării recepției (de către RAR sau AFER, după caz). Tramvaiele pot fi omologate ulterior recepției. Se va asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii;

Autobuzele și microbuzele achiziționate vor fi omologate la momentul efectuării recepției (de către RAR sau AFER, după caz), în conformitate cu prevederile regulamentelor europene și naționale. De asemenea, se va asigura ca anvelopele cu care sunt dotate vehiculele de transport respectă cerințele privind zgomotul exterior la rulare, stabilite în *Regulamentul CE 2020/740 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri*. Totodată, se va asigura conformarea vehiculelor, acolo unde este cazul, cu cerințele cele mai recente privind emisiile provenite de la vehicule grele (Euro VI), în conformitate cu *Regulamentul (CE) nr. 595/2009*.

Astfel, investiția de față **nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind prevenirea și controlul poluării aerului, apei și solului**, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

b) Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă / Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism, aprobate sau în curs de actualizare

Necesitatea proiectului este fundamentată în *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj-Napoca 2021-2030*. Intervenția propusă se regăsește la măsura 9.2.11 – Achizitie autobuze electrice articulate / nearticulate noi (50 bucati) și infrastructura de incarcare – Etapa 1.

De asemenea, proiectul se regaseste de asemenea in *Strategia Integrată De Dezvoltare Urbană Cluj-Napoca 2021 – 2030, Masura 1.3.2 Modernizarea flotei de transport public cu vehicule ecologice - Achiziție autobuze electrice* articulate / nearticulate noi (50 de bucăți) și infrastructura de încărcare (stații) – Etapa I

c) Asigurarea serviciilor de transport public în zonele urbane funcționale și zonele periurbane, după caz. Asigurarea prioritizării și promovării transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate (pentru UAT care dețin străzi/bulevarde cu minim două benzi pe sens)

Asigurarea prioritizării și promovării transportului public este asigurată prin proiectele aflate în curs de implementare și finanțate prin *Programul Operațional Regional 2014-2020* derulate de Municipiul Cluj-Napoca, precum și proiectele care vor fi realizate prin fonduri nerambursabile în exercițiul financiar 2021-2027 prezentate la capitolele anterioare, propuse prin *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj-Napoca 2021-2031*

Din descrierea intervențiilor incluse în aceste proiecte rezultă îndeplinirea condiției de asigurare a prioritizării vehiculelor de transport public local, prin intermediul funcțiilor sistemului de management

inteligent al transportului public, precum și asigurarea de benzi și trasee dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, prin proiectele de reabilitare și reamenajare a infrastructurii rutiere.

d) Deținerea unui contract de servicii publice cu operatori economici în concordanță cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 1370/2007

Transportul public local din Municipiul Cluj-Napoca funcționează în baza *contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane nr. 42/29.12.2018*, încheiat între ADI „Asociatia Metropolitana de Transport Public Cluj" și operatorul de transport Compania de Transport Public Cluj-Napoca, care respectă 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. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local a fost încheiat în anul 2018, pe o perioadă de 10 ani.

De asemenea, proiectele trebuie să respecte principiul DNSH ("Do not significant harm"), astfel cum este prevăzut la Articolul 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile.

- ***Atenuarea și adaptarea la efectele schimbărilor climatice***

Investiția propusă în prezentul proiect vizează achiziția de autobuze cu emisii zero de gaze cu efect de seră (GES) destinat transportului public, contribuind în mod semnificativ la atenuarea schimbărilor climatice.

Totodată, investiția **nu are un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice**, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

- ***Protecția și utilizarea sustenabilă a resurselor de apă***

În ceea ce privește activitățile specifice prezentului proiect, acestea nu prejudiciază utilizarea durabilă și protejarea resurselor de apă în sensul în care nu sunt nocive pentru starea bună sau potențialul ecologic bun al corpurilor de apă, inclusiv al apelor de suprafață și subterane.

În concluzie, investiția are un **impact previzibil nesemnificativ asupra acestui obiectiv de mediu**, ținând seama atât de efectele directe, cât și de cele primare indirecte pe întreaga durată a ciclului de viață, nefiind identificate riscuri de degradare a mediului legate de protejarea calității apei și de stresul hidric.

- ***Economia circulară, prevenirea generării deșeurilor și reciclarea***

Se va avea în vedere ca **activitățile specifice ce se vor derula în cadrului proiectului să nu prejudicieze în mod negativ economia circulară**, inclusiv prevenirea generării de deșeuri și reciclarea acestora în cazul în care activitatea respectivă duce la ineficiențe în utilizarea materialelor sau a resurselor naturale, creșterii semnificative a generării, a incinerării sau a eliminării deșeurilor, sau în cazul în care eliminarea pe termen lung a deșeurilor poate cauza prejudicii semnificative și pe termen lung mediului.

Astfel, vor fi prevăzute măsuri de gestionare a deșeurilor atât în etapa de utilizare (întreținere), cât și la sfârșitul duratei de viață a flotei, inclusiv prin reutilizare și reciclare a bateriilor și a componentelor electronice:

- Pentru asigurarea mentenanței autobuzelor ecologice se va avea în vedere instruirea personalului operatorului de transport, sau încheierea de contracte cu firme specializate care să dețină un spațiu special amenajat pentru acest scop și care să asigure condițiile de siguranță necesare realizării serviciilor de mentenanță. Totodată, firma specializată va gestiona și deșeurile rezultate în conformitate cu prevederile legale în vigoare;
- Se va evita scoaterea din folosință a autobuzelor ecologice cu care se poate presta în condiții bune serviciul de transport public de călători, acesta putând fi supus serviciilor de modernizare, reparații, schimbări de componente, astfel încât să se asigure o utilizare durabilă a resurselor.
- Bateriile și acumulatorii industriali (ce includ bateriile și acumulatorii folosiți de autobuzele electrice) vor fi colectate, tratate, reciclate și eliminate în conformitate cu prevederile legale în vigoare;
- Deșeurile de echipamente electrice și electronice (echipamente informatice și de telecomunicații de dimensiuni mici) vor fi gestionate în conformitate cu prevederile legale în vigoare.

- ***Protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor***

Traseele ce vor fi operate nu se suprapun cu zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității sau în apropierea acestora, respectiv: *Rețeaua de arii protejate Natura 2000*, siturile naturale înscrise pe *Lista patrimoniului mondial UNESCO* și principalele zone de biodiversitate, precum și alte zone protejate, etc.

Având în vedere faptul că vehiculele achiziționare au emisii zero de gaze cu efect de seră (GES), se consideră că nu prejudiciază în mod semnificativ protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor, nefiind nocive în mod semnificativ pentru condiția bună și reziliența ecosistemelor, sau nocive pentru stadiul de conservare a habitatelor și a speciilor, inclusiv a celor de interes pentru Uniune.

În concluzie, investiția propusă nu are un impact asupra obiectivului de mediu privind protecția și refacerea biodiversității și ecosistemelor, luând în considerare efectele directe și efectele primare indirecte de pe parcursul implementării.

8. Descrierea procesului de implementare

Prezenta investiție constă în Achiziție autobuze electrice (18 m) – 18 buc.

Ca urmare a achiziționării mijloacelor de transport electrice menționate anterior vor fi achiziționate și montate:

- Stații de încărcare standard în autobaza de transport public – 18 buc.
- Stații de încărcare rapidă pe traseul autobuzelor electrice – 6 buc.

Atingerea rezultatelor estimate implică:

- Activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații
- Activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații
- Lucrări pentru amplasarea și instalarea stațiilor de încărcare rapidă pe traseul autobuzelor electrice
- Lucrări pentru amplasarea și instalarea stațiilor de încărcare standard în autobaza de transport public
- Lucrări de construcții pentru branșarea la rețeaua de alimentare cu energie electrică a punctelor/stațiilor de încărcare a autobuzelor electrice

Conform condițiilor de eligibilitate și a plafoanelor investiționale stabilite prin PNRR, valoarea tuturor intervențiilor de mai sus au fost stabilite în baza alocărilor maxime pe care partenerii în proiect o pot atrage.

În această sumă vor fi incluse și stațiile de încărcare aferente, respectiv câte o stație pentru fiecare mijloc de transport achiziționat ce vor fi instalate la autobază, și câte o stație de încărcare rapidă pe traseul fiecărui UAT partener în proiect.

Prin urmare, valoare totală atrasă prin PNRR, Pilonul IV Coeziune socială și teritorială, Componenta 10 Fondul Local, Apel proiect: I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante) este:

- 73.740.667,64 lei, din care:
  - 61.966.947,60 lei fără TVA - reprezintă cheltuieli eligibile asigurate din Planul Național Redresare și Reziliență
  - 11.773.720,04 TVA aferent – cheltuieli asigurate din bugetul de stat

Solicitantul face dovada capacității de cofinanțare a proiectului pentru cheltuielile neeligibile prin prezentarea în cadrul proiectului a *Declarației de Angajament*.

Echipa de implementare a proiectului

- **Manager de proiect**: coordonează activitățile proiectului, monitorizeaza planificarea acțiunilor proiectului, urmărește respectarea cerințelor de implementare, coordonează realizarea evaluării interne a proiectului, supervizează raportările solicitate de finanțator, certifică necesitatea și oportunitatea plăților în proiect; verifică documentația transmisă la MDRAP; asigura întocmirea documentației în formatele interne/cele impuse de finanțator; verifică rapoarte/cererile de rambursare/cererilor de plată;
- **Asistent manager**: menține relația cu finanțatorul; participă la întrunirile echipei de proiect/implementare; asigura interfața cu Consiliul Local pentru proiectele de Hotărâre și prezintă materiale în vederea aprobării; verifică elaborarea rapoartelor; asigură respectarea regulilor impuse de finanțator prin contractul de finanțare; verifică documentații întocmite de echipa de proiect;

- **Responsabil financiar**: monitorizează efectuarea cheltuielilor conform bugetului și le înregistrează în evidențele financiar contabile, corelând toate informațiile financiar contabile ale proiectului; asigura respectarea regulilor financiare, furnizează datele relevante pentru realizarea rapoartelor financiare periodice;
- **Responsabil tehnic**: monitorizează implementarea contractului de furnizare a autobuzelor care urmează a se achiziționa, participă la recepția autobuzelor livrate în conformitate cu cerințele tehnice contractate și aprobă referatele de plată aferente facturilor emise.
- **Responsabil achiziții publice**: verifică documentația de atribuire pentru achizițiile realizate în cadrul proiectului; organizează, lansează și realizează procedurile de atribuire.

Echipa de proiect va asigura activitățile de comunicare, management financiar, monitorizarea rezultatelor și evaluarea proiectului pentru realizarea obiectivelor cu respectarea calendarului și bugetului.

Investiția propusă urmărește îndeplinirea obiectivelor strategice și operaționale stabilite prin *PMUD si SIDU* privind reducerea emisiilor de CO_2 si a gazelor cu efect de seră datorate utilizării autoturismului personal, concomitent cu încurajarea și dezvoltarea de infrastructuri pentru moduri de transport alternative și durabile, nepoluante – transportul public.

Etapele principale privind realizarea proiectului sunt:

- ***Depunerea cererii de finanțare***

  1.1. Verificarea condițiilor de eligibilitate a Solicitantului și a proiectului in conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului;

  1.2. Elaborarea documentelor suport obligatorii și specifice aferente cererii de finantare, identificate ca atare în Ghidurile Solicitantului – Condiții specifice aferente apelurilor pe care se intenționează depunerea de aplicații de finanțare (nota de fundamentare, Acord de parteneriat, Protocol de asociere privind realizarea în comun a unei achiziții publice ocazionale, descrierea sumară a investiției);

  1.3. Elaborarea cererii de finanțare cu respectarea cerințelor de fond și de formă stabilite de Autoritățile Finanțatoare în platforma dedicată PNRR).

  1.4. Încărcarea cererii de finanțare în aplicația electronică MDLPA

- ***Etapa de evaluare a dosarului aplicației de finanțare și formularea răspunsurilor la scrisorile de clarificare transmise de Autoritatea Finanțatoare***

- ***Semnarea contractului de finanțare***

- ***Implementarea proiectului***:

  1. Activitatea de pregătire a documentațiilor de achiziție și încheierea contractelor cu operatorii economici:
     - activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații;
     - achiziție vehicule de transport public, inclusiv a stațiilor de încărcare aferente acestora;

- achiziția de lucrări de construcții și lucrări necesare pentru branșarea punctelor/stațiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice;

2. Livrarea echipamentelor și vehiculelor achiziționate;

3. Realizarea lucrărilor de construcție și branșare necesare pentru implementarea proiectului;

Autobuzele electrice vor fi fabricate în conformitate cu documentele de standardizare în vigoare, cu reglementările naționale și internaționale privind condițiile tehnice care trebuie îndeplinite de autovehiculele rutiere, pentru a putea circula pe drumurile publice din România.

Totodată, acestea vor fi echipate complet pentru îndeplinirea condițiile legate de fiabilitate, securitate, confort, protecție ambientală la nivelul normelor europene actuale și vor asigura o fiabilitate ridicată, o mentenanță scazută și o accesibilitate ușoară la agregate.

Autobuzele vor fi omologate la momentul efectuării recepției. Totodată, *partenerii* vor asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii.

Implementarea proiectului va conduce la scăderea emisiilor de CO2, atât ca urmare a investițiilor (achiziția de autobuze electrice) realizate în sistemul de transport public pentru asigurarea unui transport în comun eficient, rapid, modern și accesibil, cât și datorită investițiilor realizate prin proiecte complementare, cum ar fi: extinderea sistemului de management al transportului public, realizarea de platforme smart dedicate transportului public, asigurarea de benzi dedicate pentru transportul public, prioritizarea vehiculelor de transport public, asigurarea intermodalității între modurile de transport alternative, cât și a unor măsuri operaționale adiacente, precum acțiuni de informare, promovare și conștientizare pentru locuitorii din localitățile care fac parte din A.D.I. de transport metropolitan, derulate în scopul schimbării mentalităților privind deplasările zilnice către moduri de deplasare durabile, nepoluante.

9. Alte informații

În conformitate cu Ghidul solicitantului, și cu contractul de finanțare pentru realizarea obiectului de investiție, Municipiul Cluj-Napoca își asumă prezentarea în etapa de implementare a următoarelor documente:

1. **Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local/ Hotărârea de dare în administrare a furnizării/prestării serviciului de transport public local**, inclusiv anexele aferente, avizele solicitate și documentele statutare ale operatorului, raportul procedurii de achiziție publică
2. **Raport privind asigurarea prioritizării și promovării transportului public** prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate (pentru UAT care dețin străzi/bulevarde cu minim două benzi pe sens);
3. **Documente** care să ateste **omologarea mijloacelor de transport**;
4. **Dovada funcționării mijloacelor de transport** achiziționate (raport asumat de către beneficiar).
5. **Raport privind numărul de pasageri care utilizează mijloacele de transport achiziționate și numărul total de pasageri care utilizează serviciul public local de transport.**

DATA ...../...../.....
SEMNĂTURA .....

ROMÂNIA
JUDEȚUL CLUJ, COMUNA FLOREȘTI
CONSILIUL LOCAL

Anexa 2 la Hotărârea nr. 55 / 2022

Acord de parteneriat

nr. _____/_____

pentru realizarea proiectului *„Dezvoltarea sistemului de transport public ecologic prin achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare”*

Acordul de parteneriat este supus legislației din România și se încheie până cel târziu la depunerea cererii de finantare și este parte integrantă din aceasta.

Potrivit prevederilor de la art. 2 lit. jj) din ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 124 din 13 decembrie 2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență, parteneriatul este forma de cooperare între entități de drept public și/sau privat care urmăresc realizarea în comun a reformelor/investițiilor/investițiilor specifice locale/proiectelor, pentru care a fost încheiat un act juridic prin care sunt stabilite drepturile și obligațiile părților.

Art. 1. **Părţile**

U.A.T. Cluj-Napoca cu sediul în Cluj-Napoca, strada Moților, nr. 3, județul Cluj, cod fiscal 4305857, reprezentat de d-nul Emil Boc, în calitate de Primar, având calitatea de **Lider de proiect**

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de plată[1]: RO91TREZ21621A460500XXXX

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului: .....

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer[2]:.....

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului : .....

---

1 Se vor avea în vedere prevederile art. .... din Normele metodologice aprobate prin H.G. nr. .....;

2 Cerere de transfer - cererea depusă de către un beneficiar, alții decât cei prevăzuți la art. 9 alin. (1), prin care se solicită coordonatorilor de reforme și/sau investiții sau responsabililor de implementare a investițiilor specifice locale virarea sumelor, în baza contractului de finanțare și a documentației justificative stabilite prin ghiduri specifice pentru demararea și finanțarea activităților proiectului (ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 124 din 13 decembrie 2021, art. 2 lit. m)).

U.A.T. Florești cu sediul în comuna Florești, strada Avram Iancu, nr. 170, județul Cluj, cod fiscal ...., reprezentată de d-nul Bogdan Pivariu, în calitate de Primar,

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

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului: .....

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:.....

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului : .....

au convenit următoarele:

Art. 2. **Obiectul**

(1) Obiectul acestui parteneriat este de a stabili drepturile şi obligaţiile părţilor, contribuţia financiară proprie a fiecărei părţi la bugetul proiectului, precum şi responsabilităţile ce le revin în implementarea activităţilor aferente proiectului: *„Dezvoltarea sistemului de transport public ecologic prin achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare”*, care este depus în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, *COMPONENTA 10 - Fondul Local*, Investiția I.1 Mobilitate urbană durabilă, Operațiunea I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), apel de proiecte PNRR/2022/C10, precum și pe perioada de durabilitate și de valabilitate a contractului de finanțare.

(2) Prezentul acord se constituie anexă la cererea de finanţare.

Art. 3. **Roluri și responsabilități în implementarea proiectului**

(1) Rolurile şi responsabilităţile sunt descrise în tabelul de mai jos şi corespund prevederilor din Cererea de finanţare:

Organizaţia	**Roluri şi responsabilităţi**
Municipiul Cluj-Napoca	***Responsabilități:*** ➢ Asigură coordonarea activității parteneriatului creat în vederea elaborării, implementării și monitorizării proiectului depus în cadrul Planului Național de Redresare și reziliență, Componenta 10 - Fondul local ➢ Semnează toate documentele necesare pentru depunerea proiectului prin reprezentant legal sau împuternicit, precum și toate documentele de la momentul contractării și implementării proiectului

- Asigură numirea unei echipe pentru implementarea proiectului
- Asigură cadrul organizatoric și participarea la ședințele de lucru pentru elaborarea și implementarea proiectului
- Transferarea valorii stabilite ca și contribuție pentru implementarea proiectului în acord cu cele menționate la art. 3 alin (2)
    - Asigurarea de spații adecvate pentru amplasarea unui număr de 45 de stații de încărcare pentru vehicule electrice, care va presupune și posibilitatea de staționare a vehiculelor pe perioada încărcării, precum și toate activitățile și costurile necesare pentru punerea în funcțiune a stațiilor. Stațiile de încărcare vehicule electrice vor fi achiziționate centralizat la nivel național de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației

Rol

- Activități/subactivități care trebuie să fie implementate de liderul de parteneriat:
    - Depunerea cererii de finanțare
    - Semnarea Contractului de finanțare
    - Implementarea proiectului (Activitatea de pregătire a documentațiilor de achiziție și încheierea contractelor cu operatorii economici; Activitatea de pregătire, avizare și predare a Studiului de Fezabilitate; Activitatea de pregătire, avizare și predare a Proiectului tehnic; Livrarea echipamentelor și vehiculelor achiziționate; Realizarea lucrărilor de construcție și branșare necesare pentru implementarea proiectului; Managementul proiectului, alte activități specifice obligatorii prevăzute la nivelul apelului de proiecte)
    - Aplicarea principiului DNSH („Do No Significant Harm", -"A nu prejudicia în mod semnificativ"), astfel cum este prevăzut la Articolul 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile, pe toată perioada de implementare a proiectului
    - Respectarea condițiilor de finanțare din perioada de durabilitate a proiectului
    - Asigurarea de spații adecvate pentru amplasarea

	unui număr de minim 45 stații de încărcare pentru vehicule electrice, care va presupune și posibilitatea de staționare a vehiculelor pe perioada încărcării, precum și toate activitățile și costurile necesare pentru punerea în funcțiune a stațiilor. Stațiile de încărcare vehicule electrice vor fi achiziționate centralizat la nivel național de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.
Comuna Florești	***Responsabilități:*** ➢ Numirea cel puțin a unei persoane responsabilă cu activitatea de elaborare, implementare și monitorizare a proiectului ➢ Transmiterea informațiilor/datelor/documentelor solicitate de liderul de asociere legate de și necesare derulării procesului de elaborare, implementare și monitorizare a proiectului ➢ Respectarea termenelor de răspuns stabilite de liderul de asociere în vederea elaborării și implementării în condiții optime a proiectului ➢ Participarea la ședințele de lucru pentru elaborarea și implementarea proiectului ➢ Transmiterea documentelor de proprietate solicitate pentru realizarea de lucrări de instalare și punere în funcțiune a stațiilor de încărcare rapide pe traseu ➢ Asumarea cheltuielilor neeligibile ce pot apărea pe durata implementării proiectului, pentru implementarea proiectului în condiții optime, se vor asigura din bugetul local, proporțional cu contribuția Comunei Florești la valoarea cheltuielilor eligibile în acord cu specificațiile stabilite în art. 3 alin (2) ➢ Asigurarea de spații adecvate pentru amplasarea unui număr de 2 de stații de încărcare pentru vehicule electrice, care va presupune și posibilitatea de staționare a vehiculelor pe perioada încărcării, precum și toate activitățile și costurile necesare pentru punerea în funcțiune a stațiilor. Stațiile de încărcare vehicule electrice vor fi achiziționate centralizat la nivel național de către Ministerul Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației ***Rol*** ➢ Activități/subactivități care trebuie să fie implementate de partener:

	• Asigurarea infrastructurii necesare pentru punerea în funcțiune a stațiilor de reîncărcare rapidă pe traseul autobuzelor și microbuzelor electrice corespunzător unității administrativ-teritoriale. • Obținerea toate avizelor și acordurilor necesare pentru execuția lucrărilor aferente stației de reîncărcare rapidă pe traseul autobuzelor electrice pe raza sa teritorială • Achiziția de lucrări de construcții și lucrări necesare pentru branșarea stației de reîncărcare a autobuzelor electrice • Realizarea demersurilor necesare pentru prezentarea Autorizatiei de construire corespunzatoare lucrărilor de instalare a stațiilor de reincarcare a autobuzelor/microbuzelor electrice până la data recepționării autobuzelor electrice • Montarea și instalarea stației de reîncărcare rapidă pe traseu. • Aplicarea principiului DNSH („Do No Significant Harm", -"A nu prejudicia în mod semnificativ"), astfel cum este prevăzut la Articolul 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile, pe toată perioada de implementare a proiectului Valoarea pentru realizarea acestei subactivități va fi asigurată din valoarea cumulată constituită ca urmare a virării către parteneriatul creat a sumei conform dispozițiilor art. 3 alin (2) din prezentul document.

(2) Contribuţia la finanţarea cheltuielilor totale ale proiectului

Partenerii vor asigura contribuția la finanțarea cheltuielilor neeligibile ale proiectului așa cum este precizat în Cererea de finanțare și în prezentul acord.

Organizaţia	**Contribuţia (unde este cazul)**
Lider de parteriat Municipiul Cluj-Napoca	Valoarea contribuției la valoarea cheltuielilor eligibile ale proiectului: • 61.228.542,60 lei fără TVA (cheltuieli asigurate prin Planul Național de Redresare și Reziliență) Contribuția reprezintă 99,88% din valoare totală eligibilă

	a proiectului. *Curs euro 1 euro=4,9227 lei.* *La această valoare se adaugă și valoarea TVA de* 11.633.423,09 lei (cheltuieli asigurate de la bugetul de stat). Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile: • 0,00 lei Municipiul Cluj-Napoca se angajează să finanțeze toate sumele, reprezentând cheltuieli care ar putea fi declarate neeligibile, rezultate din documentațiile tehnico-economice/contractele furnizare, ce pot apărea pe durata implementării proiectului, în condițiile obținerii finanțării proiectului.
Comuna Florești	Valoarea contribuției la valoarea cheltuielilor eligibile maxime ale proiectului: • 738.405,00 lei fără TVA (cheltuieli asigurate prin Planul Național de Redresare și Reziliență) La această valoare se adaugă și valoarea TVA de 140.296,95 lei (cheltuieli asigurate de la bugetul de stat). Contribuția reprezintă 0,12% din valoare totală eligibilă a proiectului. Curs euro 1 euro=4,9227 lei. Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile: • 0,00 lei Sumele reprezentând cheltuieli neeligibile ce pot apărea pe durata implementării proiectului *„Dezvoltarea sistemului de transport public ecologic prin achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare”*, pentru implementarea proiectului în condiții optime, se vor asigura din bugetul local, proporțional cu contribuția Comunei Florești la valoarea cheltuielilor eligibile.

(3) Plăţile

Responsabilitățile privind derularea fluxurilor financiare se vor realiza în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 124/2021 și ale Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 124/2021, aprobate prin H.G. nr. 209/2022.

Art. 4. **Perioada de valabilitate a acordului de parteneriat**

Perioada de valabilitate a acordului începe la data semnării prezentului Acord și încetează la data la care Contractul de Finanțare aferent proiectului își încetează valabilitatea. Prelungirea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare conduce automat la extinderea Perioadei de valabilitate a prezentului acord.

Art. 5. **Drepturile și obligațiile liderului de parteneriat (Municipiul Cluj-Napoca)**

A. **Drepturile liderului de parteneriat**

(1) Liderul de proiect parteneriat are dreptul să solicite celorlalți parteneri furnizarea oricăror informații și documente legate de proiect, în scopul elaborării rapoartelor de progres, a cererilor de transfer/plată, sau a verificării respectării normelor în vigoare privind atribuirea contractelor de achiziție.

B. **Obligațiile liderului de parteneriat**

(2) Liderul de parteneriat va semna Cererea de finanțare și Contractul de finanțare.

(3) Liderul de parteneriat va consulta partenerii cu regularitate, îi va informa despre progresul în implementarea proiectului și le va furniza copii ale rapoartelor de progres și financiare.

(4) Propunerile pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, parteneri etc.), trebuie să fie convenite cu partenerii înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.

(5) Liderul de parteneriat este responsabil cu transmiterea către MDLPA a cererilor de transfer/plată, împreună cu documentele justificative, rapoartele de progres etc., conform prevederilor contractuale și procedurale.

(6) Liderul de parteneriat are obligația 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 PNRR sau până la expirarea perioadei de durabilitate a proiectului, oricare intervine ultima.

(7) În cazul în care autoritățile cu competențe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a indicatorilor proiectului, în funcție de gradul de realizare a indicatorilor de rezultat/obiectivelor aferenți activităților proprii, liderul de parteneriat și partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru reducerile aplicate din sumele solicitate la transfer/plată.

(8) În cazul unui prejudiciu, liderul de parteneriat răspunde solidar cu partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul.

(9) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.

(10) Liderului de parteneriat este responsabil pentru neregulile identificate în cadrul proiectului aferente cheltuielilor proprii conform notificărilor și titlurilor de creanță emise pe numele său de către MDLPA.

Art. 6. **Drepturile şi obligaţiile partenerului (Comuna Florești)**

A. **Drepturile Partenerului**

(1) Cheltuielile angajate de Partener sunt eligibile în acelaşi fel ca şi cheltuielile angajate de către liderul de parteneriat corespunzător activităţii/activităţilor proprii din proiect. Partenerii au dreptul, prin transfer de către MDLPA, la fondurile obţinute din procesul de rambursare/plată pentru cheltuielile angajate de către aceştia, care au fost certificate ca eligibile.

(2) Partenerul are dreptul să fie consultat cu regularitate de către liderul de parteneriat, să fie informat despre progresul în implementarea proiectului şi să i se furnizeze, de către liderul de parteneriat copii ale rapoartelor de progres şi financiare.

(3) Partenerul are dreptul să fie consultat, de către liderul de parteneriat, în privinţa propunerilor pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activităţi, parteneri etc.), înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.

B. **Obligaţiile Partenerului**

(4) Partenerul are obligaţia de a respecta prevederile legislaţiei naţionale şi comunitare în vigoare în domeniul achiziţiilor publice, ajutorului de stat, egalităţii de şanse, dezvoltării durabile, comunicării şi publicităţii în implementarea activităţilor proprii.

(5) Partenerul este obligat să pună la dispoziţia liderului de parteneriat documentaţiile de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziţie publică, spre verificare.

(6) Partenerul este obligatoriu să transmită copii conforme cu originalul după documentaţiile complete de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziţie publică, în scopul elaborării cererilor de rambursare.

(7) Partenerul este obligat să transmită copii conforme cu originalul după documentele justificative, în scopul elaborării cererilor de rambursare/plată

(8) Partenerul este obligat să pună la dispoziția MDLPA sau oricărui alt organism național sau european, abilitat de lege, documentele și/sau informațiile necesare pentru verificarea modului de utilizare a finanțării nerambursabile, la cerere și în termen de maximum 5 (cinci) zile lucrătoare, și să asigure condițiile pentru efectuarea verificărilor la fața locului.

(9) În vederea efectuării verificărilor prevăzute la alin. anterior, Partenerii au 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 sa fie ușor accesibile și arhivate astfel încât, să permită verificarea lor.

(10) Partenerul este obligat să furnizeze liderului de parteneriat orice informaţii sau documente privind implementarea proiectului, în scopul elaborării rapoartelor de progres.

(11) În cazul în care autorităţile cu competenţe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parţială a indicatorilor proiectului, în funcţie de gradul de realizare a indicatorilor de rezultat/obiectivelor aferenți activităților proprii,

partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru reducerile aplicate din sumele solicitate la rambursare/plată.

(12) Partenerul are obligația de a restitui MDLPA orice sumă ce constituie plată nedatorată/sume necuvenite plătite în cadrul prezentului contract de finanțare, în termen de 5 zile lucrătoare de la data primirii notificării.

(13) Partenerul are obligația să țină o evidență contabilă distinctă a Proiectului, utilizând conturi analitice dedicate pentru reflectarea tuturor operațiunilor referitoare la implementarea Proiectului, în conformitate cu dispozițiile legale.

(14) Partenerul are obligația să pună la dispoziția auditorului financiar independent si autorizat în condițiile legii toate documentele si/sau informațiile solicitate si să asigure toate condițiile pentru verificarea cheltuielilor de către acesta.

(15) Să păstreze toate documentele originale, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile 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 contractului de finanțare.

(16) În cazul unui prejudiciu, partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul răspunde solidar cu liderul de proiect.

(17) Pentru neregulile identificate în cadrul proiectului, notificările și titlurile de creanță se emit pe numele liderului de parteneriat/partenerului care a efectuat cheltuielile afectate de nereguli, conform legislației în vigoare.

(18) Partenerul pe numele cărora a fost emis titlul de creanță au obligația restituirii sumelor cuprinse în acestea și asigurarea din resurse proprii a contravalorii acestora.

(19) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.

(20) Partenerul este ținut de respectarea de către liderul de parteneriat a termenului de restituire menționat în decizia de reziliere a sumelor solicitate de MDLPA.

Art. 8. Achiziții publice

(1) Achizițiile în cadrul proiectului vor fi făcute membrii parteneriatului, cu respectarea legislației în vigoare, a condițiilor din contractul de finanțare și a instrucțiunilor emise de MDLPA și/sau alte organisme abilitate.

Art. 9. Proprietatea

(21) Părțile au obligația să mențină proprietatea imobilului construit/modernizat/reabilitat/extins, a bunurilor achiziționate/modernizate, inclusiv a mijloacelor de transport în comun, și natura activității pentru care s-a acordat finanțare, pe o perioadă de cel puțin 5 ani de la data efectuării plății finale/ de dare în exploatare și să asigure exploatarea și întreținerea în această perioadă.

(22) Înainte de sfârșitul proiectului, părțile/partenerii vor conveni asupra modului de acordare a dreptului de utilizare a echipamentelor, bunurilor, a mijloacelor de transport în comun etc. ce au facut obiectule proiectului. Copii ale titlurilor de transfer vor fi atașate raportului final. Părțile au obligația de a asigura funcționarea tuturor bunurilor, echipamentelor a mijloacelor de transport în comun, ce au facut obiectul finanțărilor

nerambursabile, la locul de desfășurare a proiectului şi exclusiv în scopul pentru care au fost achiziționate. Părțile au obligația să folosească conform scopului destinat și să nu vândă sau să înstrăineze, sub orice formă obiectele / bunurile, fie ele mobile sau imobile finanțate prin PNRR, pe o perioadă de 5 ani de la de la efectuarea plății finale. De asemenea, părțile au obligația respectării prevederilor contractului de finanțare cu privire la ipotecarea bunurilor în scopul realizării proiectului.

Art. 10. Confidențialitate

(1) Părţile semnatare ale prezentului acord convin să păstreze în strictă confidenţialitate informaţiile primite în cadrul şi pe parcursul implementării proiectului şi sunt de acord să prevină orice utilizare sau divulgare neautorizată a unor astfel de informaţii. Părțile înțeleg să utilizeze informaţiile confidenţiale doar în scopul de a-şi îndeplini obligaţiile din prezentul Acord de Parteneriat.

Art. 11 Legea aplicabilă

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

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

Art. 12 Dispoziţii finale

(1) Toate posibilele dispute rezultate din prezentul acord sau în legătură cu el, pe care părţile nu le pot soluţiona pe cale amiabilă, vor fi soluţionate de instanţele competente.

Întocmit în *număr de 2 (două) exemplare*, în limba română, câte unul pentru fiecare parte şi un original pentru cererea de finanţare.

Semnături

Municipiul Cluj-Napoca Lider de parteneriat	*Boc Emil* *Primar*	*Semnătura*	*Data și locul semnării*
Comuna Florești Partener	*Pivariu Bogdan* *Primar*	*Semnătura*	*Data și locul semnări*

Anexa 2 la Hotărâr

Anexa 3 la Hotărârea nr.55 / 2022

ROMÂNIA
JUDEȚUL CLUJ, COMUNA FLOREȘTI
CONSILIUL LOCAL

DESCRIEREA SUMARĂ A INVESTIȚIEI PRIVIND PROIECTUL

„Dezvoltarea sistemului de transport public ecologic prin achiziționarea de autobuze electrice și stații de încărcare"

Apel proiect: I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante)

Dinamicile spațiale ale mobilității de la nivelul municipiului Cluj-Napoca depășesc limitata teritorială a municipiului. Având în vedere, împreuna cu Comuna Florești, s-a creat un parteneriat în vederea elaborării și implementării în comun a unui proiect de mobilitate urbană.

Comuna Florești este în directă legătură cu municipiul Cluj-Napoca, prin relațiile economice, sociale și de navetism care se stabilesc între acestea. De asemenea, cum la nivel național putem observa fenomenul de peri-urbanizare și expansiune în extenso chiar și în orașe secundare, ce au înregistrat declin demografic, este important să analizăm cu atenție dinamicile urbane de la nivelul localităților din primul inel peri-urban, din vecinătatea imediată a centrului polarizator.

Transportul public local din Municipiul Cluj-Napoca funcționează în baza *contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de persoane nr. 42/29.12.2018*, încheiat între ADI „Asociatia Metropolitana de Transport Public Cluj" și operatorul de transport Compania de Transport Public Cluj-Napoca, care respectă 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. Contractul de delegare a gestiunii serviciului de transport public local a fost încheiat în anul 2018, pe o perioadă de 10 ani.

Mobilitatea durabilă este expresia dezvoltării unui sistem de transport solid, ecologic și eficient, prietenos cu mediu, dar în același timp statornic și tradițional, asigurând un echilibru între valorificarea modurilor și infrastructurii de transport tradiționale cu necesitatea de modernizare și asigurare a consumului eficient de resurse și promovarea modurilor de transport nepoluante.

În vederea dezvoltării orașului și creșterii calității vieții locuitorilor Municipiului Cluj-Napoca si a comunei Florești este necesară asigurarea unui sistem de transport eficient și durabil, accesibil geografic și economic. Rețeaua de transport dezvoltată va susține mobilitatea persoanelor și mărfurilor, creând astfel cadrul pentru îmbunătățirea calității vieții, un mediu urban atractiv, modern, ecologic și accesibil pentru locuitorii săi, pentru turiști și pentru locuitorii zonei periurbane, care învață sau muncesc în oraș.

Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD), pentru perioada 2021-2030 și Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană (SIDU), pentru perioada 2021-2030, promovează o abordare centrată pe oameni și pe nevoile lor specifice, având drept obiective principale accesibilitatea, eficiența în utilizarea resurselor, echitatea socială și calitatea mediului. Noua abordare se concentrează pe intermodalitate și mijloace nepoluante de deplasare. Astfel se doreste ca până în 2028, întreaga flotă de transport public care circulă în Cluj-Napoca să fie alcătuită din mijloace

de transport nepoluante. Pentru a susține acest demers este nevoie de achizitia de mijloace de transport nepoluante (autobuze electrice, autobuze cu hidrogen).

Componenta C10 – Fondul local al Planului de Redresare și Reziliență are ca scop si creșterea cu 20% a volumului anual total de călători pentru transportul public local în 2026 comparativ cu 2019, prin masuri de creștere a calității și numărului de vehicule destinate transportului public la nivel local, coroborat cu măsuri de descurajare a utilizării vehiculelor private și reprezintă determinarea volumelor de pasageri pentru transportul public local în 2026 comparativ cu 2019. Înlocuirea parcului de vehicule vechi, poluante, aferente transportului public, cu unele noi ce utilizează combustibili alternativi - hidrogen/electric, va conduce la limitarea nivelului de CO2 și la promovarea utilizării transportului public de către cetățeni, în dauna autoturismelor proprii. Sistemele de transport inteligente, precum și alte sisteme informaționale vor susține inovația în domeniul mobilității urbane și vor eficientiza măsurile de mobilitate urbană durabilă la nivel local.

Dezvoltarea serviciului de transport public răspunde principalelor probleme de mobilitate identificate în PMUD, prin satisfacerea nevoilor de deplasare a populației, dar și necesității de reducere a poluării fonice și a aerului, aspecte ce vor permite atât creșterea performanței serviciului de transport, îmbunătățirea calității vieții populației, cât și îmbunătățirea calității mediului înconjurător.

Obiectivul general al proiectului: Obiectivul general al proiectului este asigurarea unui serviciu eficient și ecologic de transport public de călători și îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport, în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO_2 din transport.

In aceste condiții, proiectul vine în întâmpinarea obiectivului PNRR, Pilonul IV Coeziune socială și teritorială, Componenta 10 Fondul Local, prin implementarea unor măsuri strategice, bazate pe datele din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă Cluj , ce vor conduce la promovarea mobilității urbane durabile și la reducerea emisiilor de CO_2, ca urmare a îmbunătățirii eficienței transportului public de călători la nivel periurban, a frecvenței și a timpilor săi de deplasare, accesibilității, transferului către acesta de la transportul privat cu autoturisme, precum și a transferului către modurile nemotorizate de transport, creșterea atractivității utilizării mijloacelor de transport public și a modurilor nemotorizate în detrimentul transportului cu autoturismele personale.

De asemenea, proiectul contribuie la îndeplinirea următoarelor **obiective specifice** ale componentei specificate:

- Îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană prin dezvoltarea serviciului de transport public periurban și achiziția de vehicule de transport public ecologice;
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;
- Sporirea siguranței rutiere în zonele urbane, prin soluții digitale și ecologice de transport.

Rezultate estimate:

Autobuze electrice (18 m) achiziționate – 18 buc.

Ca urmare a achiziționării mijloacelor de transport electrice menționate anterior vor fi achiziționate și montate:

- Stații de încărcare standard în autobaza de transport public – 18 buc.

- Stații de încărcare rapidă pe traseul autobuzelor electrice – 6 buc.

Atingerea rezultatelor estimate implică:

- Lucrări pentru amplasarea și instalarea stațiilor de încărcare rapidă pe traseul autobuzelor electrice
- Lucrări pentru amplasarea și instalarea stațiilor de încărcare standard în autobaza de transport public
- Lucrări de construcții pentru branșarea la rețeaua de alimentare cu energie electrică a punctelor/stațiilor de încărcare a autobuzelor electrice
- Activități de proiectare (pentru stațiile de încărcare vehicule electrice) - cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații

Astfel, operaționalizarea transportului public la nivelul zonei urbane funcționale prin achiziția de vehicule de transport public electrice și stații de încărcare pentru acestea conduce în mod direct la îmbunătățirea condițiilor de mobilitate urbană, contribuind la creșterea atractivității, accesibilității și eficienței transportului public, cu efecte asupra creșterii cotei modale a acestui mod de deplasare, în defavoarea utilizării vehiculelor private.

Totodată, prin modernizarea parcului de vehicule de transport public local, proiectul va contribui la creșterea confortului și siguranței pentru călători și, implicit, la creșterea gradului de atractivitate al acestui mod de transport, prin asigurarea de mijloace de transport public noi, moderne și nepoluante.

Conform condițiilor de eligibilitate și a plafoanelor investiționale stabilite prin PNRR, valoarea tuturor intervențiilor de mai sus au fost stabilite în baza alocărilor maxime pe care partenerii în proiect o pot atrage.

Conform sumei maxime puse la dispoziție, cât și conform plafoanelor impuse prin ghidul solicitantului în ceea ce privește valoarea proiectului în funcție de tipul de vehicul solicitat, și în funcție de tipurile de activități eligibile pe tip de UAT, partenerii se încadrează pentru achiziția de:

Parteneri	Echipamente achiziționate	Valoare maxima fără TVA	Cantitate	Valoare totală euro, fără TVA	Valoare totală lei, fără TVA	Valoare TVA - LEI	Valoare totală - LEI
Municipiul Cluj-Napoca	Autobuze electrice(18 m) si 18 statii incarcare lenta si 5 rapide	691.000	18	12.438.000	61.228.542,60	11.633.423,09	72.861.965,69
Comuna Florești	1 Statie încărcare rapidă	150.000	1	150.000	738.405	140.296,95	878.701,95

Curs Infoeuro aferent lunii mai 2021, 1 euro=4,9227 lei – Conform ghid de finanțare

În această sumă vor fi incluse și stațiile de încărcare aferente, respectiv câte o stație pentru fiecare mijloc de transport achiziționat ce vor fi instalate la autobază și șase stații de încărcare rapidă, câte una pe traseul fiecărui UAT partener

Prin urmare, valoare totală atrasă prin PNRR, Pilonul IV Coeziune socială şi teritorială, Componenta 10 Fondul Local, Apel proiect: I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.1 – Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziţia de vehicule nepoluante) este:

- ✓ 73.740.667,64 lei, din care:
- ➢ 61.966.947,60 lei fără TVA - reprezintă cheltuieli eligibile asigurate din Planul Naţional Redresare şi Reziliență
- ➢ 11.773.720,04 TVA aferent – cheltuieli asigurate din bugetul de stat

Solicitantul face dovada capacităţii de cofinanţare a proiectului pentru cheltuielile neeligibile prin prezentarea în cadrul proiectului a *Declaraţiei de Angajament.*

Etapele principale privind realizarea proiectului sunt:

I. ***Depunerea cererii de finanţare***

1.1. Verificarea condiţiilor de eligibilitate a Solicitantului şi a proiectului in conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului;

1.2. Elaborarea documentelor suport obligatorii şi specifice aferente cererii de finanţare, identificate ca atare în Ghidurile Solicitantului – Condiţii specifice aferente apelurilor pe care se intenţionează depunerea de aplicaţii de finanţare (nota de fundamentare, Acord de parteneriat, descrierea sumară a investiţiei);

1.3. Elaborarea cererii de finanţare cu respectarea cerinţelor de fond şi de formă stabilite de Autorităţile Finanţatoare în platforma dedicată PNRR).

1.4. Încărcarea cererii de finanţare în aplicaţia electronică MDLPA

II. ***Etapa de evaluare a dosarului aplicaţiei de finanţare şi formularea răspunsurilor la scrisorile de clarificare transmise de Autoritatea Finanţatoare***

III. ***Semnarea contractului de finanţare***

IV. ***Implementarea proiectului***:

1. Activitatea de pregătire a documentaţiilor de achiziţie şi încheierea contractelor cu operatorii economici:

- ➢ activităţi de proiectare (pentru staţiile de încărcare vehicule electrice) - cheltuieli pentru documentaţii suport şi obţinere avize, acorduri, autorizaţii;
- ➢ achiziţie vehicule de transport public, inclusiv a staţiilor de încărcare aferente acestora;
- ➢ lucrări de construcţii şi lucrări necesare pentru branşarea punctelor/staţiilor de reîncărcare a autobuzelor electrice;
- ➢ servicii de management de proiect, dirigenţie de şantier, informare-publicitate etc., dacă va fi cazul.

2. Livrarea echipamentelor şi vehiculelor achiziţionate;

3. Realizarea lucrărilor de construcţie şi branşare necesare pentru implementarea proiectului;

Autobuzele electrice vor fi fabricate în conformitate cu documentele de standardizare în vigoare, cu reglementările naţionale şi internaţionale privind condiţiile tehnice care trebuie îndeplinite de autovehiculele rutiere, pentru a putea circula pe drumurile publice din România.

Totodată, acestea vor fi echipate complet pentru îndeplinirea condiţiile legate de fiabilitate, securitate, confort, protecţie ambientală la nivelul normelor europene actuale şi vor asigura o fiabilitate ridicată, o mentenanţă scăzută şi o accesibilitate uşoară la agregate.

Autobuzele vor fi omologate la momentul efectuării recepţiei. Totodată, se vor asigura respectarea standardelor de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilităţi locomotorii.

Implementarea proiectului va conduce la scăderea emisiilor de CO2, atât ca urmare a investiţiilor (achiziţia de autobuze şi microbuze electrice) realizate în sistemul de transport public pentru asigurarea unui transport în comun eficient, rapid, modern şi accesibil, cât şi datorită investiţiilor realizate prin proiecte complementare, cum ar fi: extinderea sistemului de management al transportului public, realizarea de platforme smart dedicate transportului public, asigurarea de benzi dedicate pentru transportul public, prioritizarea vehiculelor de transport public, asigurarea intermodalităţii între modurile de transport alternative, cât şi a unor măsuri operaţionale adiacente, precum acţiuni de informare, promovare şi conştientizare, derulate în scopul schimbării mentalităţilor privind deplasările zilnice către moduri de deplasare durabile, nepoluante.

DATA ...../...../.....
SEMNĂTURA .....