

ROMÂNIA
JUDEȚUL BRĂILA
COMUNA CHISCANI
CONSILIUL LOCAL CHISCANI

HOTARAREA NR. 34

din 12.04.2022

Privind: aprobarea proiectului „Achiziția de vehicule nepoluante destinate transportului public Brăila – Chiscani” și depunerea acestuia pentru finanțare prin P.N.R.R. în parteneriat cu Municipiul Brăila

**CONSILIUL LOCAL AL COMUNEI
CHISCANI**

La inițiativa Primarului Comunei Chiscani;

Având în vedere referatul de aprobare al initiatorului, raportul comun de specialitate al secretarului general al comunei și biroul financiar-contabil , precum și avizele comisiilor de specialitate nr . 1 din cadrul C.L.Chiscani;

Ținând cont de prevederile O.U.G. nr. 124/2021 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;

În baza art. 129 alin. (1), alin. (2) lit. b) și alin. (4) lit. e) din O.U.G. nr. 57/2019, privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul art. 139 alin. (1) și (3) lit. a), coroborat cu art. 196 alin. (1) lit. a) din O.U.G. nr. 57/2019, privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

HOTARASTE:

Art. 1. Se aprobă proiectul „Achiziția de vehicule nepoluante destinate transportului public Brăila – Chiscani” în valoare totală de 82.012.182,00 lei și depunerea acestuia de Municipiul Brăila în calitate de lider de proiect, în parteneriat cu Comuna Chiscani, pentru obținerea finanțării nerambursabile în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență / COMPONENTA 10 -

Fondul local / I.1 – Mobilitate urbană durabilă / I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante).

Art. 2. Se aprobă contribuția Municipiului Brăila în valoare totală de 8.828.025,59 lei, reprezentând cheltuieli neeligibile necesare implementării proiectului, care va fi suportată din bugetul local al Municipiului Brăila.

Art. 3. Se aprobă suma de 11.684.865,31 lei reprezentând TVA aferentă cheltuielilor eligibile, care va fi suportată de la bugetul de stat.

Art. 4. Se aprobă modelul Acordului de parteneriat ce va fi încheiat între Municipiul Brăila în calitate de lider de proiect și Comuna Chiscani, potrivit **Anexei nr. 1**, parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 5. Se împuternicește Primarul Comunei Chiscani să semneze Acordul de parteneriat ce va fi încheiat între Municipiul Brăila în calitate de lider de proiect și Comuna Chiscani și să depună cererea de finanțare pentru proiectul „Achiziția de vehicule nepoluante destinate transportului public Brăila – Chiscani”.

Art. 6. Se aprobă Nota de fundamentare a investiției, potrivit **Anexei nr. 2**, parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 7. Prezenta hotărâre va fi dusă la îndeplinire de Primarul Comunei Chiscani, prin compartimentele de specialitate din cadrul aparatului de specialitate al primarului Comunei Chiscani, iar Secretarul comunei o va comunica celor interesați.

Președinte de ședință,
Pospai Geanina



Contrasemnează
Secretar general,
Enache Marcela

Anexa nr. 1 la HCL Chiscani nr .34 din 12.04.2022

Municipiul Braila

Comuna Chiscani

Nr. Inreg. _____

Nr. Inreg. _____

Acord de parteneriat

pentru realizarea proiectului „Achizitia de vehicule nepoluante destinate transportului public
Braila - Chiscani”

Art. 1. Părțile

1. **MUNICIPIUL BRĂILA**, cu sediul în Piața Independentei nr.1, Municipiul Brăila, Județul Brăila, codul fiscal 4205670, telefon: 0239694947, fax: 0239692394, reprezentat de dl. Viorel Marian Dragomir - Primar, având calitatea de **Lider de proiect (Partener 1)**,

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de plată¹:

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer²:

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului :

2. **COMUNA CHISCANI**, cu sediul localitatea Chiscani, strada Principală, nr.224, codul fiscal 4342669, telefon: 0239664011, fax: 0239664011, reprezentat de dl. Busuioc Costică Cojea-Primar, având calitatea de **Partener 2**

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 :

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)).

Anexa nr. 1 la HCL Chiscani nr .34 din 12.04.2022

au convenit următoarele:

Art. 2. Obiectul

- (1) Obiectul acestui parteneriat este de a stabili drepturile și obligațiile părților, contribuția financiară proprie a fiecărei părți la bugetul proiectului, precum și responsabilitățile ce le revin în implementarea activităților aferente proiectului „**Achiziția de vehicule nepoluante destinate transportului public Brăila - Chiscani**”, care este depus în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul local, I.1.1 - Înnoirea parcului de vehicule destinate transportului public (achiziția de vehicule nepoluante), apel de proiecte 1, precum și pe perioada de durabilitate și de valabilitate a contractului de finanțare.
- (2) Prezentul acord se constituie anexă la cererea de finanțare.

Art. 3. Roluri și responsabilități în implementarea proiectului

- (1) Rolurile și responsabilitățile sunt descrise în tabelul de mai jos și corespund prevederilor din Cererea de finanțare:

Organizația	Roluri și responsabilități
Municipiul Brăila - Lider de parteneriat (Partener 1)	- pregătirea și depunerea cererii de finanțare, transmitere răspunsuri la solicitările de clarificări primite din partea finanțatorului, pe parcursul evaluării cererii de finanțare, semnarea contractului de finanțare - 0,00 LEI fără TVA - asigurarea managementului proiectului: transmiterea către MDLPA a cererilor de transfer/plată, împreună cu documentele justificative, rapoartele de progres etc., conform prevederilor contractului de finanțare; realizarea pistei de audit a proiectului; derularea achizițiilor din cadrul proiectului și implementarea contractelor de achiziție publică; recepționarea bunurilor / echipamentelor / mijloacelor de transport achiziționate prin proiect - 68.917.800 LEI fără TVA (14.000.000 EURO fără TVA, cursul Inforeuro aferent lunii mai 2021 de 1 euro = 4,9227 lei) și 82.012.182 lei cu TVA (16.660.000 EURO cu TVA, cursul Inforeuro aferent lunii mai 2021 de 1 euro = 4,9227 lei)
Comuna Chiscani - Partener 2	- furnizarea oricăror informații și documente legate de proiect pe care le deține, în scopul elaborării cererii de finanțare, răspunsurilor la solicitările de clarificări primite din partea finanțatorului, rapoartelor de progres, a cererilor de transfer/plată și sprijinirea liderului de

Anexa nr. 1 la HCL Chiscani nr .34 din 12.04.2022

parteneriat în vederea asigurării managementului de proiect în conformitate cu prevederile contractului de finanțare - **0,00 LEI fără TVA**

(2) Contribuția la finanțarea 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.

Organizația	Contribuția (unde este cazul)
MUNICIPIUL BRĂILA - Lider de partariat (Partener 1)	<i>Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile (în lei și %)</i> - 8.828.025,59 lei cu TVA - 100% <i>Din care:</i> - Valoare fără TVA: 7.418.508,90 LEI - 100 % - TVA aferent cheltuielilor neeligibile: 1.409.516,69 lei - 100% <i>Valoarea contribuției la valoarea totală a proiectului (în lei și %)</i> - 8.828.025,59 lei cu TVA - 10,7 %
COMUNA CHISCANI - Partener 2	<i>Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile (în lei și %)</i> - 0,00 LEI fără TVA - 0,00 % <i>Valoarea contribuției la valoarea totală a proiectului (în lei și %)</i> - 0,00 LEI fără TVA - 0,00 %
Valoare totala proiect	82.012.182 LEI cu TVA
Valoare cheltuieli eligibile	61.499.291,10 LEI fără TVA La care se adaugă TVA eligibil 11.684.865.31 LEI
Valoare cheltuieli neeligibile	- 8.828.025,59 lei cu TVA din care: - Valoare fără TVA: 7.418.508,90 LEI - TVA aferent cheltuielilor neeligibile: 1.409.516,69 lei

Anexa nr. 1 la HCL Chiscani nr .34 din 12.04.2022

(3) Plățile

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 (Partenerului 1)

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

- (1) Liderul de parteneriat (Partener 1) va semna Cererea de finanțare și Contractul de finanțare.
- (2) Liderul de parteneriat (Partener 1) va consulta partenerii cu regularitate, îi va informa despre progresul în implementarea proiectului și le va furniza copii ale rapoartelor de progres și financiare.
- (3) Propunerile pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, parteneri etc.), trebuie să fie convenite cu partenerii înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.
- (4) 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.
- (5) 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.

Anexa nr. 1 la HCL Chiscani nr .34 din 12.04.2022

- (6) 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.
- (7) În cazul unui prejudiciu, liderul de parteneriat răspunde solidar cu partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul.
- (8) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (9) 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 și obligațiile partenerilor**A. Drepturile Partenerului 2**

- (1) Cheltuielile angajate de Partenerul 2 sunt eligibile în același fel ca și cheltuielile angajate de către liderul de parteneriat corespunzător activității/activităților proprii din proiect. Partenerul are dreptul, prin transfer de către MDLPA, la fondurile obținute din procesul de rambursare/plată pentru cheltuielile angajate de către acesta, 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 și să i se furnizeze, de către liderul de parteneriat copii ale rapoartelor de progres și financiare.
- (3) Partenerul are dreptul să fie consultat, de către liderul de parteneriat, în privința propunerilor pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, parteneri etc.), înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.

B. Obligațiile Partenerului 2

- (4) Partenerul are obligația de a respecta prevederile legislației naționale și comunitare în vigoare în domeniul achizițiilor publice, ajutorului de stat, egalității de șanse, dezvoltării durabile, comunicării și publicității în implementarea activităților proprii.
- (5) Partenerul este obligat să pună la dispoziția liderului de parteneriat documentațiile de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziție publică, spre verificare.
- (6) Partenerul este obligat să transmită copii conforme cu originalul după documentațiile complete de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziție 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.

Anexa nr. 1 la HCL Chiscani nr .34 din 12.04.2022

- (9) În vederea efectuării verificărilor prevăzute la alin. anterior, Partenerul are obligația să acorde dreptul de acces la locurile și spațiile unde se implementează Proiectul, inclusiv acces la sistemele informatice care au legătură directă cu proiectul, și să pună la dispoziție documentele solicitate privind gestiunea tehnică și financiară a Proiectului, atât pe suport hârtie, cât și în format electronic. Documentele trebuie să fie ușor accesibile și arhivate astfel încât, să permită verificarea lor.
- (10) Partenerul este obligat să furnizeze liderului de parteneriat orice informații sau documente privind implementarea proiectului, în scopul elaborării rapoartelor de progres.
- (11) 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, partenerul răspunde 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 este obligat 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 este obligat să pună la dispoziția auditorului financiar independent și autorizat în condițiile legii toate documentele și/sau informațiile solicitate și 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 căruia a fost emis titlul de creanță are 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 partenerul 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 de membrii parteneriatului, cu respectarea legislației în vigoare, a condițiilor din contractul de finanțare și a instrucțiunilor emise de MDLPA și/sau alte organisme abilitate.

Anexa nr. 1 la HCL Chiscani nr .34 din 12.04.2022

Art. 9. Proprietatea

- (1) Părțile au obligația să mențină proprietatea asupra 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.
- (2) 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 și 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) Părțile semnatare ale prezentului acord convin să păstreze în strictă confidențialitate informațiile primite în cadrul și pe parcursul implementării proiectului și sunt de acord să prevină orice utilizare sau divulgare neautorizată a unor astfel de informații. Părțile înțeleg să utilizeze informațiile confidențiale doar în scopul de a-și îndeplini obligațiile din prezentul Acord de Parteneriat.

Art. 11 Legea aplicabilă

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

Art. 12 Dispoziții finale

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

Întocmit în **3 (trei) exemplare**, în limba română, câte unul pentru fiecare parte și un original pentru cererea de finanțare.

Semnături

**MUNICIPIUL
BRĂILA**

Lider de
parteneriat
(Partener 1)

**Viorel Marian Dragomir
PRIMAR**

Semnătura Data și locul semnării

**COMUNA
CHISCANI**

Partener 2

**Busuioc Costică Cojea
PRIMAR**

Semnătura Data și locul semnării

PREȘEDINTE DE Ședință
POȘTA GEANINA

19/10



NOTA DE FUNDAMENTARE

Privind proiectul: Achiziția de vehicule nepoluante destinate transportului public Brăila – Chiscani

prin Planul Național de Redresare și Reziliență - Componenta 10 – Fondul Local

1. Descrierea pe scurt a situației actuale

Investiția propusă constă în achiziționarea a 7 tramvaie pentru transportul public în comun din Municipiul Brăila.

Titularul investiției este Primăria municipiului Brăila în parteneriat cu comuna Chiscani.

Beneficiarul investiției este SC Braicar SA, compania de transport public în comun, care în conformitate cu Contractul de Delegare a Serviciului Public de transport călători prestează servicii către populație, principala activitate fiind transportul de persoane în municipiul Brăila și pe liniile 24 și 25 de tramvai transport pe raza comunei Chiscani până la fosta Platformă chimică Chiscani.

SC Braicar SA operează la ora actuală pe 13 linii de autobuze și 4 linii de tramvai. Datele comunicate de către SC Braicar SA, menționează existența în parcul auto al companiei a unui număr de 95 de autobuze clasice cu motor diesel din care 47 cu normă de poluare Euro 6, din care sunt utilizate la vârf într-o zi lucrătoare un număr de 64 de autobuze, respectiv 51 de autobuze într-o zi nelucrătoare și un număr de 20 tramvaie (cu o vechime de peste 50 ani), din care sunt utilizate la vârf într-o zi lucrătoare un număr de 14 tramvaie, respectiv 6 tramvaie într-o zi nelucrătoare.

De menționat este faptul ca pentru liniile de tramvai 24 și 25 Primăria Brăila are în derulare un contract de finanțare pentru realizarea documentației tehnico-economice a infrastructurii

de transport cu tramvai care face legătura între Municipiul Brăila de la șoseaua de centură la stațiunea Lacu Sărat, stațiune situată pe raza comunei Chiscani.

Tramvaiul este un vehicul rutier de călători proiectat să transporte mai mult de nouă persoane (inclusiv vatmanul), care se deplasează pe șine și este conectat la conductori electrici sau propulsat de un motor diesel.

Transportul urban electric joacă un rol important în Municipiul Brăila, iar rețeaua de tramvai a fost reabilitată în proporție de 30 % prin Programul Operațional Regional 2007-2013, încă 40 % se reabilitează prin Programul Operațional Regional 2014-2020.

Transportul cu tramvaiul în Municipiul Brăila a fost introdus în anul 1900 cu o prima linie Parc Monument - Lacu Sarat, extins până în anul 1903 cu alte linii de transport în interiorul orașului care faceau legătura cu centrul orașului și zona portuară.

Ca urmare a dezvoltării industriale și înființării de noi capacități de producție, calea de rulare a fost extinsă până la fostul Combinat de Celuloză și Hartie, amplasat pe raza comunei Chiscani.

În momentul de față, în Municipiul Brăila circulă un număr de 6 de tramvaie zilnic în interval orar 5⁰⁰ - 23⁴⁵, motivate de lucrările de investiții la infrastructura de tramvai derulate de autoritatea publică locală.

Depourile pentru tramvaie sunt în proprietatea SC Braicar SA și sunt situate după cum urmează:

- Depou Vidin – str. Jderului nr. 2. Acest depou dispune de platforma parcare tramvaie care poate asigura gararea unui număr de 40 tramvaie.
- Depou Radu Negru – Șos de Centura nr. 6-8. Acest depou dispune de platforma parcare tramvaie care poate asigura gararea unui număr de 25 tramvaie.

Cele două depouri sunt amplasate unul în zona de sud și unul în zona de nord a orașului și dispun de hale de revizii și întreținere precum și de utilajele și echipamentele necesare efectuării lucrărilor de întreținere

Liniile de transport cu tramvaiul sunt după cum urmează:

- Linia 21 asigură legătura între zona sudică a orașului (Depoul Radu Negru) și cartierul Vidin, având itinerariul Depou Radu Negru – Bd Independenței – Vidin.

- Linia 22 asigură legătura între zona sudică a orașului (Depoul Radu Negru) și cartierul Vidin, având itinerariul Depou Radu Negru – Bd Dorobanților – Vidin.

Aceste două linii acoperă orașul de la sud la nord pe principalele artere de circulație din municipiu, deservind mai mult de 50% din populație.

- Linia 24 asigură legătura între Parcul Monument, stațiunea Lacu Sărat și fosta platformă industrială a fostului combinat chimic situat pe raza comunei Chiscani

- Linia 25 – exclusiv în sezonul estival – asigură legătura între Parcul Monument și Stațiunea Lacu Sărat

În momentul de față, în Municipiul Brăila circulă un număr de 14 tramvaie. Linia de tramvai străbate orașul însumând 50 km unind aproape toate cartierele municipiului.

2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică

Ca stat membru al UE, România, și-a asumat angajamente și responsabilități în legătură cu protecția mediului, pentru limitarea efectelor schimbărilor climatice, alăturându-se astfel inițiativelor comune ale statelor implicate în reducerea poluării. Principalul obiectiv al statelor semnatare a Protocolului de la Kyoto, state dintre care face parte și România este reducerea cu 20 % a nivelului de emisii de CO₂ în anul 2020.

Politicile europene din domeniul energiei și a protecției mediului, subliniază impactul negativ asupra mediului pe care îl au marile aglomerări urbane și creșterea numărului de autovehicule cu propulsie clasică. Se estimează că traficul urban generează până la 40 % din emisiile de CO₂ și până la 70 % din celelalte emisii poluante. Emisiile poluante ale autovehiculelor care funcționează cu motoare cu ardere internă, sunt un factor care este luat din ce în ce mai mult în considerare și prezintă următoarele particularități:

- Eliminarea emisiilor poluante are loc foarte aproape de sol, fapt ce duce la acumularea unor concentrații ridicate la înălțimi foarte mici, chiar pentru gazele cu densitate mică și capacitate mare de difuziune în atmosferă;
- Emisiile poluante au loc pe întreaga suprafață a localității, diferențele de concentrații depinzând de intensitatea traficului și posibilitățile de ventilație a culoarelor de trafic.

Mijloacele de transport în comun bazate pe sisteme de propulsie electrice sunt capabile să rezolve provocările transportului public prin:

- Reducerea poluării locale;
- Reducerea semnificativă a emisiilor de CO₂;
- Reducerea semnificativă a poluării fonice;
- Reducerea a producției de combustibili pe bază de petrol;
- Posibila scădere a numărului motoarelor cu ardere internă utilizate în transportul public nu vor afecta dezvoltarea și creșterea mobilității urbane

Studiile efectuate în prezent situează nivelul zgomotului aferent vehiculelor de transport de persoane existente la un nivel cuprins între 60 ... 95 dB(A). Conform prevederilor HG 321/2005 privind evaluarea și gestionarea zgomotului ambiental în România valoarea țintă ce trebuie atinsă pentru zgomotul aferent traficului rutier este de 50 dB(A). Studiile comparative realizate pentru factorii de zgomot și vibrații, în cazul utilizării vehiculelor cu propulsie clasică și electrică relevă faptul că nivelul de zgomot generat în timpul funcționării vehiculelor cu propulsie electrică este de până la 55 dB(A) față de vehiculele clasice la care nivelul de zgomot este de până la 90 dB(A).

Congestionarea traficului reprezintă o problemă cvasi-generală în toate marile orașe ale României, fapt resimțit și în Brăila. Numărul persoanelor care utilizează transportul public în comun este în continua scădere, concomitent cu creșterea intensivă a numărului de autovehicule personale cu efecte majore asupra creșterii poluării, a creșterii congestiei din trafic și consumurilor energetice mari, fiind notabil faptul că numărul de pasageri transportați de către operatorul de transport este în scădere, determinat de închiderea unor angajatori dar și de oportunitățile oferite de autovehiculele personale.

Pentru un management eficient al exploatării mijloacelor de transport în comun, soluția adoptată pentru reducerea emisiilor gazelor cu efect de seră (GHG) în municipiul Brăila constă în înlocuirea unui număr cât mai mare al vehiculelor care utilizează combustibil convențional cu vehicule cu propulsie electrică. Astfel, reducerea poluării generată de mijloacele de transport în comun, poate fi realizată astfel:

- Optimizarea traficului urban de călători;
- Schimbarea modului și tiparului de deplasare în trafic;
- Îmbunătățirea efectelor generate de traficul de călători.

În concluzie implementarea unui sistem de transport în comun în municipiul Brăila bazat pe vehicule cu propulsie electrică asigură o tendință de creștere a dinamicii transportului în comun, în raport cu transportul individual utilizând autovehicule personale, ceea ce într-o aglomerare urbană contribuie la menținerea și îmbunătățirea parametrilor calitativi ai stării mediului, prin reducerea poluării aerului, respectiv prin minimizarea emisiilor de CO₂.

Trecerea la vehicule electrice promite beneficii importante pentru mediu și economie, precum și o trecere către mobilitate durabilă în orașe.

3. Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local

Activitatea de transport public în comun se realizează pe baza unei infrastructuri de transport aparținând domeniului public al municipiului Brăila de calitate relativ bună.

Municipiul Brăila a implementat și finalizat o serie de proiecte de investiții privind modernizarea transportului electric pe 11,2 km cale simplă de rulare după cum urmează:

- Modernizare bulevardul Dorobantilor - 7,4 km cale simpla tramvai
- Modernizare Calea Calarasilor – 2,4 km cale simpla tramvai
- Modernizare Calea Galati – 1,4 km cale simpla tramvai

În cadrul financiar 2007 – 2013 au fost modernizați 18,3 km de drum astfel:

- Strada Grivița – 4 km
- Calea Călărașilor – 1,2 km
- Bulevardul Dorobantilor – 4,7 km
- Calea Galați – 0,7 km și pod peste calea ferată – 0.21 km
- Străzi cartier R. Negru – 7,5 km

Pe langa aceste investitii, in ultimii 10 ani prin bugetul local și național au fost modernizați alți 70 km de străzi, iar cca. 80 de km de carosabil a făcut obiectul unor lucrări de intretinere: Calea Călărașilor, Șoseaua Buzăului, Calea Galați, Bulevardul A.I. Cuza, Șoseaua Focșani și străzi în cartierele Vidin, R. Negru, Pisc, Brăilița, Chercea, etc.

În concluzie infrastructura rutieră pe care se desfășoară transportul public în comun din Municipiul Brăila este într-o stare generală bună, fiind reconstruită și îmbunătățită în ultimii ani. Problemele la infrastructura de transport sunt în general localizate pe scurte porțiuni de până la câteva sute de metri, care sunt monitorizate și se intervine prin acordul cadru de întreținere infrastructură rutieră în termene scurte.

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

De asemenea Municipiul Brăila are în derulare proiecte finanțate din fonduri europene din exercițiul financiar 2014-2020 după cum urmează:

- Modernizare Transport electric Bulevardul Independenței - 4,2 km cale simplă de rulare, 1,8 km carosabil și 4,2 km piste de bicicletă. În cadrul acestui proiect lucrările sunt realizate în proporție de 20%.

- Modernizare Transport Electric Șos Baldovinești – 2 km infrastructură rutieră, proiect în care este cuprinsă achiziția a 6 autobuze electrice. Pentru acest obiectiv de investiții procedura de achiziție a mijloacelor de transport este în derulare. De asemenea sunt prevăzute

amplasarea a 2 stații mobile pentru încărcare autovehicule și 6 stații lente ce vor amplasate în depoul situat pe strada Grigore Alexandrescu.

- Modernizare Transport Electric Parc Monument – Radu Negru – 6,67 km cale rulare simplă și 2 bucle de întoarcere, 2,1 km carosabil și 4,2 pistă de biciclete. În cadrul acestui proiect se achiziționează și 2 tramvaie cu lungimea de 20 m, achiziția fiind în procedură de publicare.

- Modernizare transport electric Calea Galați – 1,5 km cale rulare simplă și 0,72 km infrastructură rutieră.

- Regenerare zone urbane degradate sector 1, proiect care include și reabilitarea carosabilului pe Str. Vadul Schelei – 0,5 km, Str. Mare – 0,54 km și Str. Mercur 0,28 km.

- Regenerare economica și socială în zone marginalizate din Municipiul Braila – investiții în facilități pentru agrement și locuri de joacă pentru copii, care include investiții de reabilitare a carosabilului pe Str. Dorului – 0,86 km și Str. Mina Minovici – 0,34 km.

- Achiziția în parteneriat cu MDLPA a unui număr de 10 tramvaie de 20 m, proiectul aflându-se în faza de evaluare a ofertelor.

- Achiziția de 11 autobuze electrice de medie capacitate în parteneriat cu MDLPA. Contractul pentru furnizarea acestor autobuze este în derulare având ca termen de livare primul trimestru din anul 2023. Toate aceste autobuze vor circula pe traseul Liniei 2 realizând în acest fel prima linie verde din Municipiul Brăila. Odată cu livrarea primelor autobuze electrice vor fi date în folosință și trei stații de încărcare rapidă pentru acestea și 11 stații de încărcare lentă.

La ora actuală marea majoritate a stațiilor de călători sunt adaptate pentru accesul persoanelor cu dizabilități locomotorii.

Inițiativa municipalității de a implementa un sistem de transport verde la nivelul municipiului se completează cu amplasarea de stații de încărcare a autovehiculelor electrice, proiect aflat în implementare cu finanțare prin Fondul de Mediu.

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

În cadrul componentei C10 – Fondul Local, Municipiul Brăila va achiziționa și 25 de stații de încărcare vehicule electrice (cu două puncte de reincarcare / stație și o putere de peste 50 Kw).

Totodată prin Programul Operațional Asistență Tehnică 2014-2020, Municipiul Brăila în parteneriat cu Agenția de Dezvoltare Regională S-E au în implementare un proiect prin care se realizează documentația tehnico-economică pentru modernizarea conexiunii cu stațiunea Lacu -Sărat, situată în comuna Chiscani. În cadrul acestei investiții se vor moderniza 8,4 km de cale rulare simplă și se vor realiza 4 km de piste de bicicletă. Această documentație va fi propusă la finanțare în cadrul Programului Operațional Regional S-E în programarea 2021-2027.

6. Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții

În primul rând prin achiziția celor 7 tramvaie parcul de tramvaie al municipiului va fi în proporție de 95 % format din tramvaie noi care împreună cu cele 17 autobuze electrice noi conduc la diminuarea emisiilor generate de rețeaua de transport urbană în scopul reducerii impactului asupra mediului înconjurător.

În al doilea rând implementarea unui nou sistem de transport în comun bazat pe vehicule electrice asigură o tendință de creștere a dinamicii transportului în comun, în raport cu transportul individual cu autovehicule personale, ceea ce într-o aglomerare urbană contribuie la menținerea și îmbunătățirea parametrilor calitativi ai stării mediului, prin reducerea poluării aerului, respectiv prin minimizarea emisiilor de CO₂.

În prezent există trei concepte de vehicule nepoluante utilizate în sistemele urbane de transport călători, care pot fi racordate la rețeaua de energie electrică pentru alimentarea sistemelor de propulsie, respectiv pentru reîncărcarea bateriilor de acumulatori. Acestea sunt autobuzele electrice cu baterii, troleibuzele și tramvaiele. Toate vehiculele electrice sunt considerate conforme cu normele de poluare Euro 6.

În al treilea rând un alt motiv care justifică eficiența utilizării vehiculelor electrice este reducerea nivelului de zgomot în mediul urban.

În contextul actual, de atingere și aplicare a obiectivelor Strategiei de Dezvoltare Locală a Municipiului Brăila, pentru promovarea unui transport public sustenabil din punct de vedere al minimizării emisiilor poluante în atmosferă se impune identificarea unor soluții optime de înlocuire a mijloacelor de transport în comun aflate în dotarea SC Braicar SA.

Noile reglementări cu privire la normele de poluare Euro 6 aduc modificări semnificative cu privire la reducerea cu 50 % a nivelului de emisii poluante măsurat la următorii indicatori: dioxid de carbon (CO₂), hidrocarburi (HC), metan (CH₄), oxizi de azot (NO_x) și pulberi în suspensie (PM). Pentru sistemele de propulsie electrice toți indicatorii de emisie prezentați anterior au valoarea zero (local). Amprenta de carbon dată de transportul rutier reprezintă cantitatea de dioxid de carbon (CO₂), emisă într-un an de zile rezultată din activitatea de

transport și se calculează raportat la cantitatea de combustibil consumată într-un an. Așa cum rezultă din studiile comparative între mijloacele de transport în comun studiate, emisiile de CO₂ se reduc considerabil ajungând chiar la zero doar în cazul propulsiei electrice, doar în situația în care pentru încărcarea bateriilor se utilizează energie electrică ce provine exclusiv din energie regenerabilă.

În cazul specific al municipiului Brăila, datorită infrastructurii existente pentru rețeaua de tramvai, soluția optimă de reconversie a mijloacelor de transport în comun este de a se achiziționa vehicule cu propulsie electrică: tramvaie și autobuze electrice.

Avantajele tramvaielor utilizate pentru transportul în comun de pasageri sunt următoarele:

- Tramvaiele care sunt echipate cu motoare electrice nu emit emisii poluante la nivel local (emisii zero).
- Zgomotul tramvaielor este în general perceput ca fiind mai puțin deranjant;
- Tramvaiele se pot adapta numărului de pasageri prin adăugarea mai multor vagoane în timpul orelor de vârf (și înlăturarea acestora în afara orelor de vârf). Nu va fi necesar un conducător auto suplimentar pentru transport în comparație cu mijloace de transport în comun clasice;
- Tramvaiele oferă o capacitate de transport pasageri mai mare decât autobuzele;
- Intrările multiple pentru pasageri care permit tramvaielor să se imbarce, respectiv să debarce mai repede pasageri decât mijloacele de transport în comun clasice;
- Confortul pasagerilor este superior mijloacelor de transport în comun clasice datorită accelerației controlate, a frânării și a intrării line în viraje.
- Tramvaiele pot să atingă și să mențină viteze mai mari decât mijloacele de transport în comun clasice, datorită liniei dedicate;
- Tramvaiele pot funcționa cu ajutorul energiei electrice din surse regenerabile, fără a fi nevoie de baterii foarte scumpe și care sunt limitate de numărul ciclurilor de încărcare.

Principalele dezavantaje care rezultă din utilizarea de tramvaie sunt următoarele:

- Infrastructura pentru tramvai, cum ar fi platformele insulare, ocupă spațiu, la nivelul carosabilului, acest fapt, ducând uneori, la excluderea altor utilizatori ai infrastructurii;
- Costul unui tramvai trebuie să fie mai mult mare decât pentru un mijloc de transport în comun clasic, însă un tramvai are o durată de viață mult mai mare decât un mijloc de transport în comun clasic;

În concluzie rezultatele pentru municipalitate în acord cu obiectivele Strategiei de Dezvoltare locală și Planul de Mobilitate Urbană sunt următoarele:

- Diminuarea emisiilor generate de rețeaua de transport urbană în scopul reducerii impactului asupra mediului înconjurător

- Atingerea unor niveluri durabile de consum de energie pentru transporturi prin diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră
- Reducerea zgomotului generat de mijloacele de transport pentru minimizarea impactului asupra sănătății populației
- Atingerea și încadrarea emisiilor de CO₂ a autovehiculelor sub 120 g/km.
- Tendință de creștere a dinamicii transportului în comun, în raport cu transportul individual utilizând autovehicule personale

Mai mult transportul cu tramvai asigură legătura cu stațiunea Lacu Sărat, aflat pe teritoriul comunei Chiscani, fiind disponibilă ca și capacitate suplimentară pentru a atrage volume suplimentare de pasageri.

Stațiunea Lacu Sărat este în plin proces de modernizare prin investiții publice și private iar asigurarea unui transport public modern conduce la orientarea pasagerilor către acest tip de transport.

7. Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor

Condițiile ce trebuie îndeplinite în conformitate cu Ghidul Solicitantului Componenta C1 – Fondul Local vor fi asigurate astfel:

- Mijloacele de transport achiziționate vor fi omologate AFER conform Regulament (UE)GSR 2019/2144 privind asigurarea siguranței generale a vehiculelor – condiție impusă prin caietul de sarcini la achiziție

- Mijloacele de transport achiziționate vor respecta standardele de accesibilitate pentru accesul persoanelor cu dizabilități - condiție impusă prin caietul de sarcini la achiziție

- În Planul de Mobilitate Urbană Durabilă sunt prevăzute acțiuni de înnoire a parcului auto cu mijloace de transport electrice: autobuze și tramvaie

- Calea de rulare a tramvaielor pe bulevardul Independenței, Calea Galați și Str Grigore Alexandrescu este bandă dedicată mijloacelor de transport în comun separată fizic de restul benzilor, pentru restul căilor de rulare vor fi asigurate măsuri de prioritizare în trafic a tramvaielor.

- Prin HCLM nr 238/29.05.2020 cu modificări și completări, s-a încheiat Contractul de servicii publice cu SC Braicar SA în conformitate cu Regulamentul (CE) nr 1370/2007.

8. Descrierea procesului de implementare

În vederea implementării proiectului după semnarea contractului de finanțare se va lansa achiziția celor 7 vehicule electrice, tramvaie unidirecționale de 20 m.

Perioadele de întreținere se stabilesc ținând cont de numărul de kilometri parcurși de vehicul, care determină uzura anumitor elemente componente ale sistemelor mecanice, pneumatice și electrice.

Fiecare tramvai va fi însoțit de documentație tehnică minimală în limba română:

- Manual de exploatare/conducere tramvaie, pentru vatman;
- Carnet service, pașaport;
- Certificat de garanție;
- Certificat de calitate;
- Certificatul de conformitate (CoC), în original, în limba română;
- Certificat de omologare în România
- Copii după certificatul de omologare al tramvaielor livrate, împreună cu toată documentația de omologare, emis în țările membre ale Uniunii Europene sau a țării care are încheiat contract cu Uniunea Europeană, ce garantează recunoașterea reciprocă a cerințelor obligatorii sau echivalente în România pentru transportul urban de călători;

Recepția tramvaielor se va realiza cantitativ și calitativ după cum urmează:

- recepția cantitativă privește numărul de vehicule, verificarea existenței pe fiecare tramvai a tuturor echipamentelor și instalațiilor solicitate prin caietul de sarcini, aspectul interior și exterior al vehiculelor, nivelul de echipare în conformitate cu cerințele din caietul de sarcini, existența manualelor de exploatare, întreținere și reparații în limba română, a schemelor instalațiilor electrice pentru fiecare sistem în parte, a manualelor de utilizare, programare și diagnoză a echipamentelor și subansamblelor care necesită astfel de acțiuni, a certificatelor de conformitate, calitate, garanție și a carnetelor de service, existența nomenclatoarelor de piese de schimb, existența dispozitivelor care conțin toate softurile și licențele necesare pentru întreținerea și exploatarea subansamblelor și echipamentelor componente
- recepția calitativă care presupune efectuarea de probe în diferite condiții de exploatare, așa cum a fost solicitat prin caietul de sarcini, pentru toate tipurile de echipamente și subansamble din componența tramvaiului, fără a se limita la acestea: sistem tracțiune în diferite moduri de accelerare și frânare, sistem iluminat - semnalizare, sistem încălzire-climatizare, sistem acționare uși, sistem hardware și software, rampa acces persoane cu dizabilități

9. Alte informații

Obiectivele strategiei de dezvoltare locală Brăila urmăresc ca prin deciziile strategice, planurile anterioare și rapoartele asupra unui transport urban durabil să fie îndeplinite condițiile necesare pentru realizarea unui oraș SMART la Dunăre. Dezvoltarea unei structuri urbane durabile, prin reducerea utilizării autovehiculelor particulare, încurajarea utilizării transportului public și dezvoltarea infrastructurii transportului public în scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră reprezintă principale obiective strategice.

SC Braicar SA operează în prezent un număr de patru linii de tramvai și 13 linii de autobuze urbane. Evaluând infrastructura rutieră utilizată în prezent pentru transportul public de călători din Municipiul Brăila, constatăm că punctele strategice orașul sunt bine conectate, iar infrastructura are în general o stare tehnică bună, aceasta fiind refăcută pe sectoare extinse în ultimii ani. Astfel, pentru a utiliza la capacitate maximă infrastructura de transport a Municipiului Brăila, este necesar să existe în folosința SC Braicar SA un număr suficient de mijloace de transport care să satisfacă cerințele actuale ale fluxurilor de călători.

Analizând infrastructura în detaliu, se pot remarca următoarele aspecte:

- Tramvaiele circulă la viteze relativ mici de deplasare și realizează legătura între toate cartierele municipiului tranzitând adiacent zona centrală;
- În ultimii ani au fost executate lucrări de reparație și modernizare a liniilor de tramvai, a rețelilor de contact respectiv a stațiilor și peroanelor de tramvai;
- În perioada următoare se impun realizarea de lucrări de reparație și modernizare a stațiilor de alimentare cu energie electrică a tramvaielor, respectiv:
 - Modificarea alimentării de medie tensiune a substațiilor de tracțiune S1 – redresor Bulevard Independenței și S2 – Redresor Lacu Sărat
 - Introducerea unui sistem de monitorizare și control automatizat al substațiilor de tracțiune
- În perioada următoare se impune modernizarea și reechiparea la standarde actuale a depourilor de tramvaie și a facilităților de întreținere;

La finalul anului 2014, s-a finalizat modernizarea a 11,2 km de cale simplă de rulare tramvai fapt care a condus la fluidizarea circulației tramvaielor. Au fost instalate dispozitive de manevrare automată a macazelor, dotate cu încălzitoare de macazuri, pentru a nu se bloca pe perioada anotimpului rece. Poluarea fonică a fost redusă cu 30 %, iar timpul călătoriei a fost redus cu 50 %. În urma modernizării liniei de tramvai, s-a ajuns la o reducere cu aproximativ 57 % a costurilor de mentenanță aferente liniilor de tramvai. Recent a fost finalizată investiția de modernizare a stațiilor de îmbarcare călători și realizarea de rampe de acces pentru persoanele cu dizabilități.

Asigurarea nevoii de mobilitate durabilă populației urbane este condiționată de dezvoltarea unor sisteme de transport public, care, prin calitatea oferită, să confere atractivitate și să contribuie la modificarea comportamentului persoanelor în alegerea modului de deplasare (adică orientarea utilizatorilor de autoturisme către servicii de transport public). În aceste condiții municipalitatea este preocupată de creșterea calității serviciilor de transport public.

Primar,

Viorel Marian DRAGOMIR

Director executiv DSPPDRI

Iuliana NEAGU

Director SC Braicar SA

Cristian DOMNIȚEANU

Șef serviciu

Marius MATEESCU

Șef serviciu

Ileana DINU

Inginer șef SC Braicar SA

Gabriel PLĂȘOIANU

PREȘEDINTE DE COMISIE
'POSAI GEANINA'

