



## HOTĂRÂREA NR. 301

### privind aprobarea proiectului *Sisteme de transport inteligente – etapa a II-a și a cheltuielilor aferente acestuia*

Consiliul Local al municipiului Râmnicu Vâlcea, întrunit în ședință extraordinară convocată de îndată la data de 14 octombrie 2022, la care participă 20 de consilieri locali din cei 23 în funcție;

Luând în discuție Referatul de aprobare nr.43654 din data de 12.10.2022, al cărui semnatar este Primarul municipiului, prin care se propune inițierea unui proiect de hotărâre privind aprobarea proiectului *Sisteme de transport inteligente – etapa a II-a și a cheltuielilor aferente acestuia*;

Văzând Raportul nr. 43655 din 12.10.2022 întocmit de Direcția Dezvoltare Locală, precum și avizele comisiilor de specialitate nr.1, pentru administrație publică locală, juridică, apărarea ordinii și liniștii publice, a drepturilor cetățenilor și nr.2, de buget-finanțe, prognoze economico-sociale;

Ținând seama de faptul că prin Ordinul ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației nr. 2615/05.10.2022 a fost modificat și completat Ghidul specific – Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului Național de Redresare și Reziliență, în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, Componenta 10 – Fondul Local, aprobat prin Ordinul ministrului, dezvoltării, lucrărilor publice și administrației nr. 999/2022, prevederile ordinului vizând în principal stabilirea datei și orei de începere a depunerii de proiecte în cadrul runde a II - a, respectiv 14 octombrie 2022, ora 10.00, apelul de proiecte fiind deschis tuturor unităților administrativ-teritoriale, în limita fondurilor alocate pentru fiecare investiție, pe baza principiului primul venit, primul servit;

Luând în considerare că printre documentele obligatorii ce constituie anexe la cererea de finanțare, se regăsește și *Hotărârea de aprobare a proiectului și a cheltuielilor aferente acestuia*;

În temeiul prevederilor Ordonanței de Urgență a Guvernului 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, ale Hotărârii Guvernului nr. 209/2022 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului 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, ale Ordinului ministrului dezvoltării, lucrărilor Publice și Administrației nr. 999/2022 pentru aprobarea Ghidului specific – Condiții de

accesare a fondurilor europene aferente Planului Național de Redresare și Reziliență, în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, Componenta 10 – Fondul Local, cu modificările și completările ulterioare;

În baza art.129, alin.(2), lit.b), art.139, alin.(3), lit.a) și art.196 alin.(1), lit.a) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

Întrunind 20 de voturi "pentru", 0 voturi "împotrivă" și 0 abțineri,

## HOTĂRĂȘTE:

**Art.1.** Se aprobă participarea UAT Municipiul Râmnicu Vâlcea în cadrul proiectului *Sisteme de transport inteligente- etapa a II-a*, ce urmează a fi depus la finanțare în parteneriat cu unitatea administrativ-teritorială comuna Bujoreni, în cadrul apelului de proiecte PNRR/2022/C10, Componenta 10 – Fondul Local.

**Art.2.** Se aprobă cheltuielile aferente proiectului, respectiv valoarea maximă eligibilă de 1.399.770 euro fără TVA, echivalentul a 6.890.647,78 lei, la cursul Inforeuro aferent lunii mai 2021, respectiv 1 euro = 4,9227 lei, precum și suportarea din bugetul local a cheltuielilor neeligibile ce pot apărea pe parcursul implementării proiectului, proporțional cu contribuția UAT Municipiul Râmnicu Vâlcea la cheltuielile eligibile conform Acordului de parteneriat.

**Art.3.** Se aprobă Nota de fundamentare a investiției conform anexei nr. 1 la prezenta hotărâre.

**Art.4.** Se aprobă Acordul de parteneriat pentru realizarea proiectului *Sisteme de transport inteligente – etapa a II -a*, conform anexei nr.2 la prezenta hotărâre.

**Art.5.** Descrierea sumară a investiției *Sisteme de transport inteligente – etapa a II -a* se regăsește în anexa nr. 3 la prezenta hotărâre.

**Art.6.** Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează Direcția Dezvoltare Locală.

**Art.7.** Prezenta hotărâre se comunică în copie:

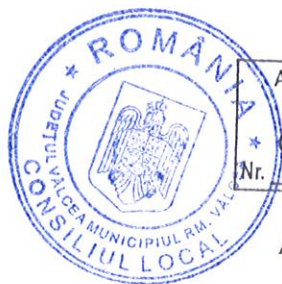
- Instituției Prefectului-județul Vâlcea;
- Primarului municipiului;
- Direcției Dezvoltare Locală;
- Direcției Economico-Financiară;
- UAT comuna Bujoreni.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,  
Iuliana-Maria POPESCU



CONTRASEMNEAZĂ PENTRU LEGALITATE,  
SECRETAR GENERAL,  
jurist Ion DIDOIU

Râmnicu Vâlcea, 14 octombrie 2022



ANEXA Nr. 1 la  
HOTĂRÂREA  
CONSILIULUI LOCAL  
Nr. 301 din 14.10.2022

Model F

ANEXA nr. 1 la HCL nr.                      din

## NOTĂ DE FUNDAMENTARE

### *Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local*

Titlu apel proiect: I.1 Mobilitate urbană durabilă I.1.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local), Runda doi de proiecte

**Titlu proiect:** „Sisteme de transport inteligente– etapa a II a”

### Cuprins

|                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.) ..... | 2  |
| 2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică .....                      | 13 |
| 3. Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local .....                              | 18 |
| 4. Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local .....                     | 20 |
| 5. Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare .....                  | 22 |
| 6. Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții .....              | 24 |
| 7. Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor .....                           | 26 |
| 8. Descrierea procesului de implementare .....                                               | 29 |
| 9. Alte informații .....                                                                     | 33 |

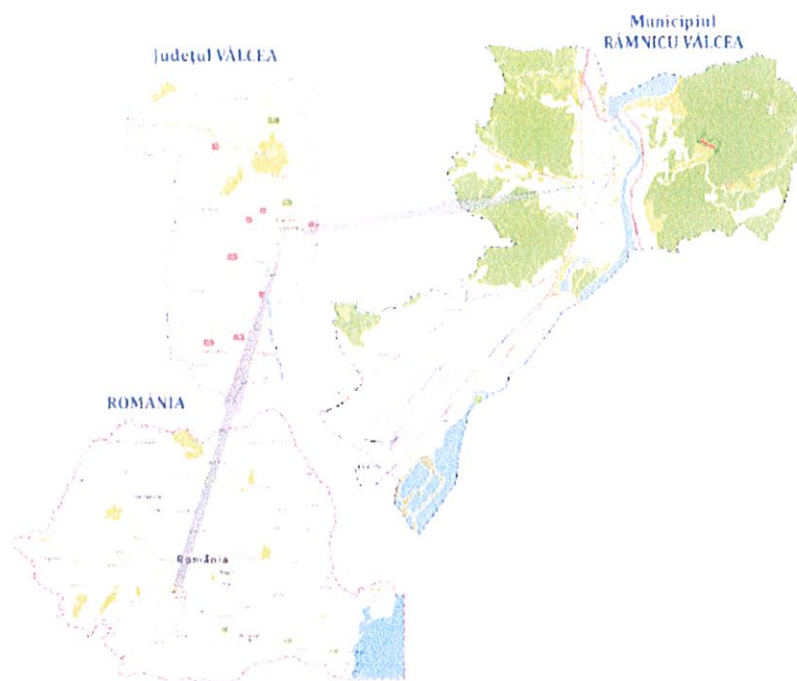
## 1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)

Municipiul reședință de județ Râmnicu Vâlcea este un municipiu de rang II prin clasificarea definită în cadrul legii nr. 351 / 2001 și este reședința județului Vâlcea, fiind principalul centru urban al județului. Municipiul este compus din orașul propriu-zis și din mai multe localități componente (Aranghel, Căzănești, Copăcelu, Dealu Malului, Poenari, Priba, Râureni, Stolniceni, Troian), în realitate foste așezări rurale integrate treptat în componența municipiului, respectiv sate (Fețeni, Goranu, Lespezi, Săliștea). Satele din urmă menționate au aparținut comunei Goranu care a fost desființată în anul 1995 și absorbită administrativ de către municipiu (caz aproape singular în istoria post-decembristă a României).

Dinamicile spațiale ale mobilității de la nivelul Municipiului Râmnicu Vâlcea vor fi analizate dincolo de limita teritorială a municipiului, studiind Zona Urbană Funcțională Râmnicu Vâlcea (ZUF). Aceasta a fost delimitată conform raportului Băncii Mondiale „Orașe Magnet” pe baza criteriului de navetism al forței de muncă (cuprinzând UAT-urile în care minim 15% din populația ocupată face naveta către municipiu, inclusiv enclavele, minus exclavele), în conformitate cu metodologia utilizată de OECD și EUROSTAT. Astfel, a rezultat un teritoriu mult mai extins decât componența fostei ADI Zona Metropolitană, cu o populație de peste 233.000 de locuitori, comparabilă cu a unor municipii de rang superior. Delimitarea zonei urbane funcționale se întinde până la limita cu orașul Horezu în vest, granița cu județul Argeș în est, municipiul Drăgășani în sud și orașul Călimănești în nord.

Municipiul Râmnicu Vâlcea a fost membru fondator în anul 2013 la constituirea Asociației de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Râmnicu Vâlcea, care era compusă din următoarele UAT-uri: Municipiul Râmnicu Vâlcea, Ocnele Mari, Călimănești, Băile Govora, Băile Olănești, Păușești-Măglași, Vlădești, Bujoreni, Muereasca, Runcu, Mihăești, Băbeni, Dăești, Sălătrucel, Berislăvești, Bunești, Frâncești, Șirineasa. După doi ani de funcționare, structura asociativă a fost desființată pe fondul nemulțumirii membrilor referitor la activitatea ADI.

La nivelul rețelei globale de transport rutier, Zona Urbană Funcțională Râmnicu Vâlcea prezintă conexitate ridicată, fiind racordată la rețeaua Trans-Europeană de Transport Centrală (TEN-T Core) prin coridorul care leagă granița de vest (Nădlac) de Arad – Timișoara – Lugoj – Deva – Sebeș – Sibiu – Râmnicu Vâlcea – Pitești – București – Constanța. Acesta va fi, la momentul finalizării sale la nivel de autostradă, principala axă rutieră din România, cu un rol strategic în Europa Centrală și de Sud-Est. În prezent, se află în construcție sau proiectare pe mai multe tronsoane din autostrada Sibiu – Pitești care trec pe teritoriul județului Vâlcea, finalizarea acestora urmând să aibă loc, cel mai probabil, în jurul anului 2030. De asemenea, CNAIR a demarat procedurile pentru proiectarea conexiunii municipiului cu respectiva autostradă, pe traseul actual al DN 73C, pe o lungime de circa 13 km, până la nodul Tigveni.



*Figura 1 Arealul Județului Vâlcea și Municipiului Râmnicu Vâlcea*

Cea mai importantă arteră rutieră care este tangentă cu municipiul este drumul european E81 (Halmeu – Satu Mare – Cluj-Napoca – Sebeș – Sibiu – Râmnicu Vâlcea – Pitești – București). Pe lângă aceasta, Municipiul Râmnicu Vâlcea mai este traversat de Drumul Național (DN) 64 și de Drumul Național (DN) 67, ambele fiind artere care intersectează drumuri europene: E574 (principalul coridor de transport din zona sudică a țării), E81, E79 și E70.



Figura 2 Rețeaua TEN-T rutieră în zona ZUF Râmnicu Vâlcea. Sursa: Comisia Europeană, 2021

Municipiul Râmnicu Vâlcea este situat în zona de nord-est a regiunii Sud Vest Oltenia, de-a lungul râului Olt, la poalele Carpaților Meridionali. În graficul de mai jos este prezentată distanța rutieră dintre municipiul Râmnicu Vâlcea și cele mai mari orașe din România.

- Râmnicu Vâlcea – București: 179 km
- Râmnicu Vâlcea – Cluj-Napoca: 292 km
- Râmnicu Vâlcea – Iași: 515 km
- Râmnicu Vâlcea – Brașov: 173 km
- Râmnicu Vâlcea – Constanța: 413 km
- Râmnicu Vâlcea – Oradea: 408 km
- Râmnicu Vâlcea – Timișoara: 369 km
- Râmnicu Vâlcea – Sibiu: 100 km
- Râmnicu Vâlcea – Craiova: 128 km
- Râmnicu Vâlcea – Pitești: 62 km



Figura 3 Rețeaua majoră de circulație din ZUF Râmnicu Vâlcea

În ceea ce privește modernizarea rețelei stradale, potrivit datelor colectate de INS la nivelul anului 2020, rețeaua stradală are o lungime de aproximativ 215 km, dintre care 190 km erau modernizate. Lungimea străzilor modernizate prezintă o creștere de 30 de km față de anul de referință 2014.

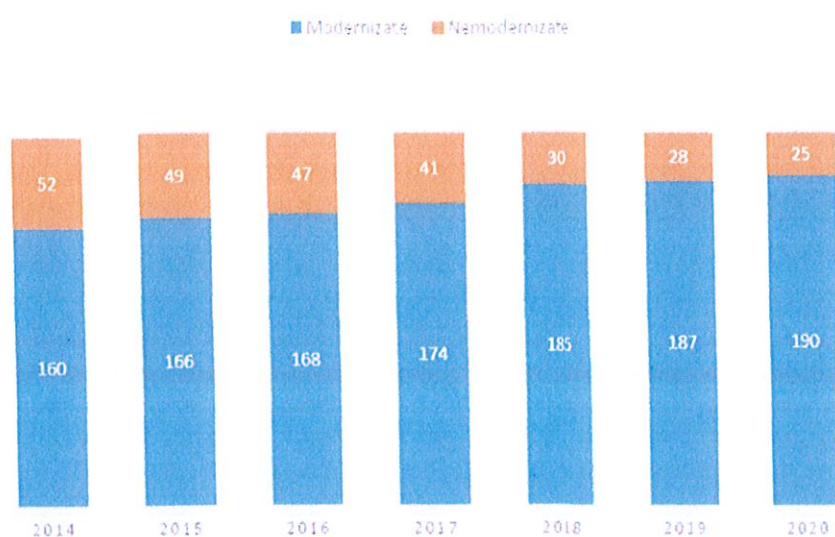
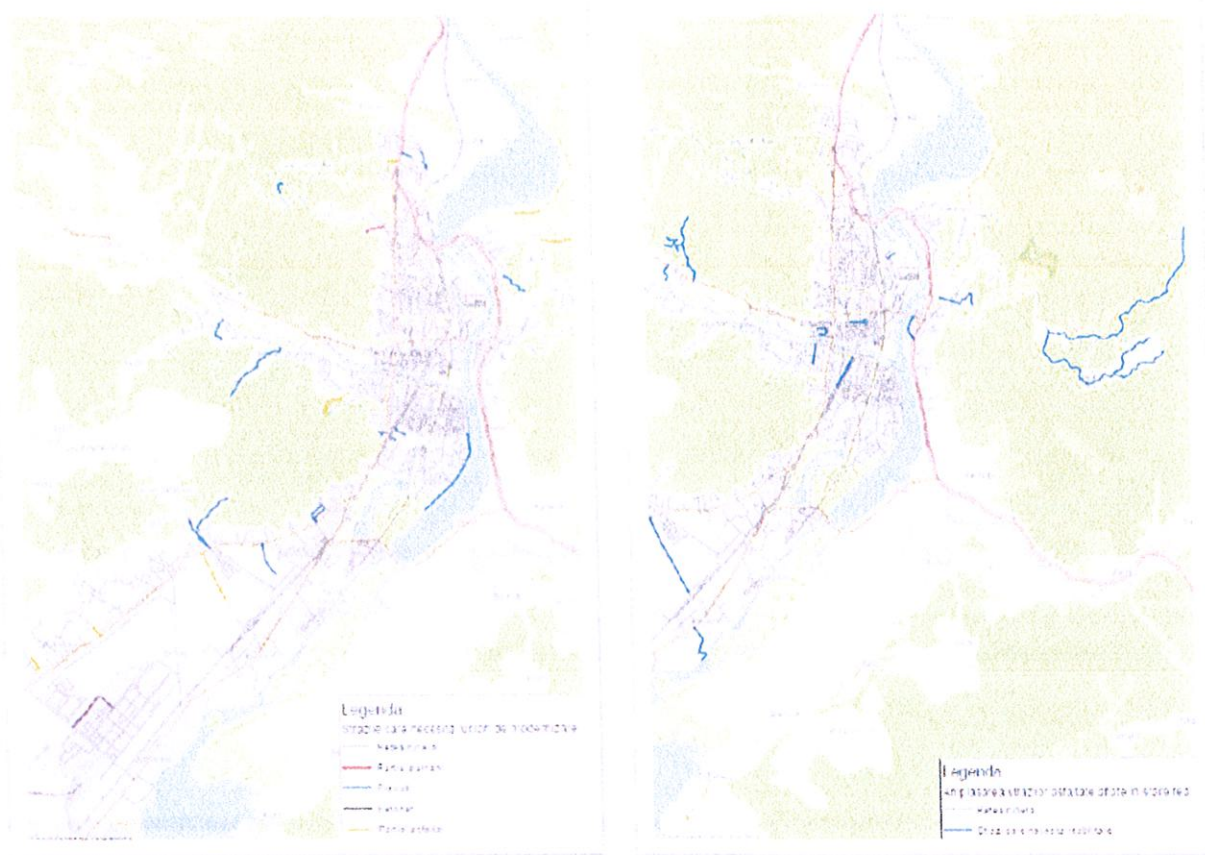


Figura 4 Rețeaua stradală (km) din municipiul Râmnicu Vâlcea, pe categorii de străzi, 2014-2020

În cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Râmnicu Vâlcea este indicată o structură a rețelei principale de trafic de tip radial, bazată pe 5 direcții principale: DN 7 – spre București, respectiv Sibiu; DN 64 – spre Drăgășani, respectiv Olănești; DN 67 – spre Horezu. Astfel, circulația are tendința de a se concentra pe câteva artere majore din zona centrală a municipiului. Așadar, se identifică o rețea stradală cu o încărcare dezechilibrată, care conduce la prezența unui trafic anevoios în zonele rezidențiale, ce are drept consecință poluarea aerului, poluarea fonică, deteriorarea infrastructurii rutiere, riscuri mai mari pentru pietoni etc. Conform documentului de planificare strategică (PMUD), reiese că traficul interior, de tranzit și de penetrație, împreună cu creșterea gradului de motorizare pune cea mai mare presiune pe rețeaua stradală și îngreunează mobilitatea motorizată din oraș.

Starea drumurilor din municipiul Râmnicu Vâlcea este considerată a fi bună. Față de anul 2014, când erau circa 52 km de străzi nemodernizate, în anul 2020 lungimea acestora era de doar 25 de km, autoritățile urmând să investească în modernizarea acestora având în vedere creșterea timpilor de deplasare, consumul de combustibil și daunele automobilelor provocate de calitatea acestora.



*Figura 5 Străzile care necesită lucrări de modernizare, Municipiul Râmnicu Vâlcea*

Se constată că la nivel local există pe lângă rețeaua rutieră asfaltată, drumuri din parțial pământ, drumuri pietruite, drumuri betonate și drumuri parțial asfaltate.

În ceea ce privește **indicele de motorizare** la nivelul Municipiului Râmnicu Vâlcea acesta atingea în anul 2015, 385 de vehicule la 1000 de locuitori, iar situația vehiculelor înmatriculate în Municipiu era următoarea: persoane fizice – 34648 vehicule, persoane juridice 11105 vehicule și totalul de 45743 vehicule.

Disponibilitatea utilizării unui vehicul prezintă un rol vital și omniprezent în alegerile privind deplasările pe care indivizii aleg să le efectueze. Acest lucru se manifestă atât în planificarea deplasărilor pe termen scurt, cât și pe orizonturi de timp medii și lungi.

Deși la nivelul populației există disponibilitate ridicată de utilizare a autoturismelor, în special în scop de navetă, prin îmbunătățirea ofertei de transport public în localitățile partenere se poate obține creșterea nivelului de utilizare a transportului public în detrimentul autovehiculelor personale.

Transportul în comun în municipiul Râmnicu Vâlcea se desfășoară pe principalele artere din oraș și asigură deplasările necesare către locul de muncă, zonele rezidențiale, serviciile publice etc. Conform datelor Politicii Urbane a României, în municipiul Râmnicu Vâlcea ponderea deplasărilor efectuate cu mijloacele de transport în comun de către populație ajungea la 41,9% (din totalul 73,9% din populație care opta pentru o mobilitate motorizată).

Serviciul de transport public din Râmnicu Vâlcea este prestat de către ETA SA, având acționar unic Municipiul Râmnicu Vâlcea, în baza Contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public local nr. 49043/27.12.2018, întocmit în conformitate cu prevederile Regulamentului CE 1370/2007. Societatea ETA SA a fost înființată în anul 1998 și are ca obiect principal de activitate transportul urban, suburban și metropolitan de călători.

În prezent, sunt active 16 trasee municipale, în intervalul orar 05:00 – 00:30. Rețeaua de transport deservită cuprinde 263 de stații și este deservită de o flotă de 48 de vehicule (39 de autobuze și 9 microbuze, dintre care 23 au motorizare Euro 4 și Euro 5), cu o capacitate între 14 și 164 de locuri, la un necesar de 36 de mijloace de transport/zi. Circa 47% dintre autobuze au o vechime de peste 10 ani, iar 41% dintre acestea au norme sub Euro 3. Dintre microbuze, 78% au peste 16 ani vechime și motorizare Euro 3. În oraș pot fi achiziționate bilete de călătorie în 34 de puncte de vânzare, dintre care 5 aparțin de ETA SA și 29 de alți agenți economici. De asemenea, în oraș funcționează un automat de vânzare și reîncărcare titluri de călătorie, amplasat lângă River Plaza Mall. În urma unor proiecte de modernizare a rețelei de transport public, în prezent, biletele de călătorie pot fi achitate cu cardul bancar și prin aplicația 24PAY. Prețul unui bilet este de 2,50 lei, și este valabil timp de 60 de minute de la prima validare, pe toate traseele din oraș. Abonamentul pentru o lună costă 100 de lei, pentru 3 săptămâni – 75 de lei, 2 săptămâni – 50 de lei, respectiv, o săptămână – 25 lei, acestea fiind valabile pe toate traseele.

Pentru anumite categorii de călători există reduceri sau gratuități, după cum urmează:

- transport gratuit pentru copiii cu vârstă de până la 7 ani
- abonamente gratuite pentru elevii cu domiciliul în Râmnicu Vâlcea care frecventează instituțiile de învățământ de pe raza municipiului emise de operatorul de transport

- transport gratuit pentru călătorii care au îndeplinit vârsta de 62 de ani, pe baza actelor de identitate
- reducere de 50% a tarifului biletului sau abonamentului pentru pensionari cu vârsta mai mică de 62 de ani, cu domiciliu în Râmnicu Vâlcea, și cu pensie mai mică decât cea stabilită în conformitate cu prevederile legale în ceea ce privește nivelul pensiei sociale minime garantate, pe baza actelor de identitate și a cuponului de pensie.

Operatorul ETA SA are 131 salariați și a înregistrat, în anul 2020, venituri de 8,8 mil. lei/an din compensații pentru diferența de preț plătite de municipalitate, circa 3,2 mil. lei din încasări bilete, abonamente, transport la cerere, 0,9 mil. lei din alte activități (ridicări auto, ITP, publicitate, închiriere spații etc.). De asemenea, în anul 2020 au fost raportate 1,49 mil. călătorii, în scădere cu 38,4% față de 2019, pe fondul pandemiei de COVID-19. Raportat la anul 2016, numărul de pasageri a scăzut cu peste 60%.

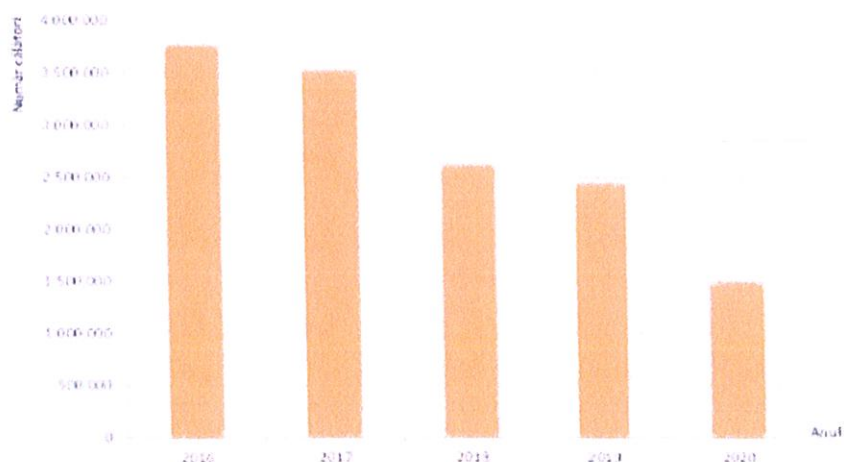
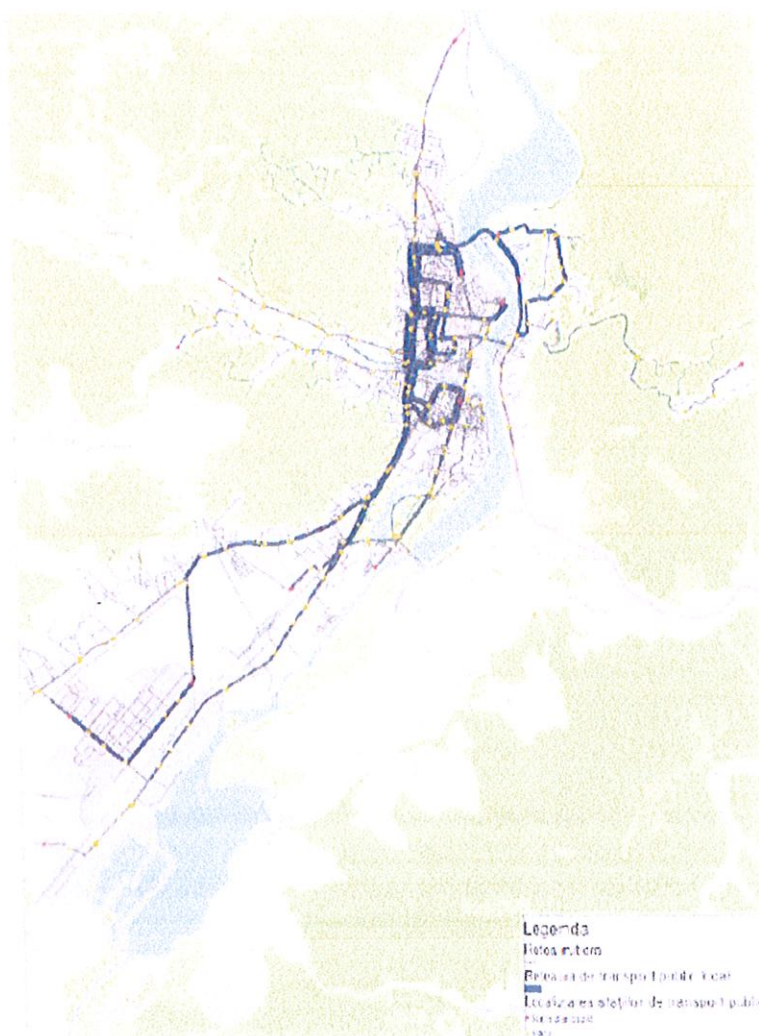


Figura 6 Dinamica numărului de călători cu transportul public în Municipiul Râmnicu Vâlcea

Transportul public se desfășoară la nivelul Municipiului Râmnicu Vâlcea conform hărții de distribuție a liniilor de transport public și a caietelor de sarcini aprobate pe fiecare traseu.

- Traseul 1: Shopping City – Colonie
- Traseul 3: Dispecerat Nord – Vlădești
- Traseul 5: Dispecerat Nord – Metnef
- Traseul 5A: Dispecerat Nord – Metnef (1 Mai)
- Traseul 6: Dispecerat Hermes – Walnut (Spitalul Județean)
- Traseul 6A: Dispecerat Hermes – Walnut
- Traseul 6V: Walnut – Uzina Mecanică
- Traseul 7: Parc Industrial – Muzeul Satului
- Traseul 8: Dispecerat Nord – Pesticide
- Traseul 8S: Dispecerat Nord – Pesticide – USD

- Traseul 8E: Elevi
- Traseu 9: Dispecerat Hermes – Valea Samnicel (Feteni)
- Traseul 10: Shopping City Mall – Briaris
- Traseul 11: Dispecerat Hermes – Uzina Mecanică (Copăcelu)
- Traseul 12: Gara – Vilmar
- Traseul 13: Dispecerat Nord – Clinica Sofianu
- Traseu Microbuze B: Dispecerat Nord – Buda
- Traseu Microbuze P: Shopping City – Poenari



*Figura 7 Traseele de transport în comun din Municipiul Râmnicu Vâlcea*

Conform distribuției liniilor de transport se observă că există un grad de suprapunere ridicat al liniilor de transport public. În acest sens se evidențiază sectoarele rețelei rutiere reprezentate de Calea lui Traian, prezenta arteră fiind traversată de marea majoritate a traseelor transportului public local.

Conform datelor din PMUD, compania are în flota un număr de 44 de autobuze și 11 microbuze, cu următoarele caracteristici:

- Capacitate : 6 autobuze euro 1 (48 locuri pe scaune, 164 în total), 6 autobuze euro 2 (27-32 locuri pe scaune, 71-94 locuri în total), 11 autobuze euro 3 (28-30 locuri pe scaune, 28-108 în total), 13 autobuze euro 6 (16-41 locuri pe scaune, 36-162 locuri în total), 8 autobuze euro eev (30 de locuri pe scaune și 86 în total), 9 microbuze euro 3 (14-20 locuri pe scaune, 14-20 locuri în total) și 2 microbuze euro 5 (12 locuri pe scaune și 22 locuri în total).
- An de fabricație : 6 autobuze fabricate în 1995, 1 autobuz fabricat în 1998, 5 autobuze fabricate în 1999, 2 autobuze fabricate în 2004, 8 autobuze fabricate în 2005, 1 autobuz fabricat în 2006, 8 autobuze fabricate în 2013, 2 autobuze fabricate în 2015, 3 autobuze fabricate în 2017, 1 autobuz fabricat în 2018, 7 autobuze fabricate în 2012, 6 microbuze fabricate în 2001, 1 microbuz fabricat în 2003, 2 microbuze fabricate în 2004 și 2 microbuze fabricate în 2015.

Pe lângă cele deja menționate, în anul 2020 a fost semnat contractul de finanțare pentru proiectul „Alinierea parcului ETA SA la cerințele dezvoltării durabile” având drept scop achiziționarea a 28 de autobuze alimentate cu gaz natural comprimat (GNC) dotate cu camere de supraveghere și facilități pentru persoane cu mobilitate redusă. Un alt proiect care impactează nivelul calității transportului public din municipiu este „Modernizarea stațiilor de îmbarcare/ debarcare, echiparea mijloacelor de transport în comun și dezvoltarea unui centru utilat cu un sistem de management al traficului general în Municipiul Râmnicu Vâlcea” prin care se va extinde sistemul de e-ticketing, se va asigura modernizarea sistemului de semnalizare rutieră prin sincronizarea adaptivă a intersecțiilor semaforizate și prioritizarea vehiculelor de transport public. Tot în cadrul ultimului proiect vor fi modernizate 90 de stații de transport public,

Un număr de 7 autobuze cu combustibil alternativ au fost achiziționate prin proiectul „Construirea unei artere de legătură între b-dul Nicolae Bălcescu și b-dul Tineretului spre Nord, de la intersecția acestuia cu strada Gib Mihăescu, inclusiv rampele aferente pasajului supraterran de pe b-dul Tudor Vladimirescu și achiziționarea de autobuze cu combustibili alternativi”.

În ceea ce privește transportul public periurban, în programul județean de transport sunt 5 operatori privați care prestează servicii de transport public cu autorizația Consiliului Județean Vâlcea pe următoarele rute:

- Râmnicu Vâlcea – Vlădești – Băile Olănești
- Râmnicu Vâlcea – Bujoreni – Muereasca
- Râmnicu Vâlcea – Budești – Galicea
- Râmnicu Vâlcea – Băile Govora
- Râmnicu Vâlcea – Ocnele Mari
- Râmnicu Vâlcea – Bujoreni – Dăești (Jiblea Nouă)
- Râmnicu Vâlcea – Căzănești – Mihăești (Măgura)

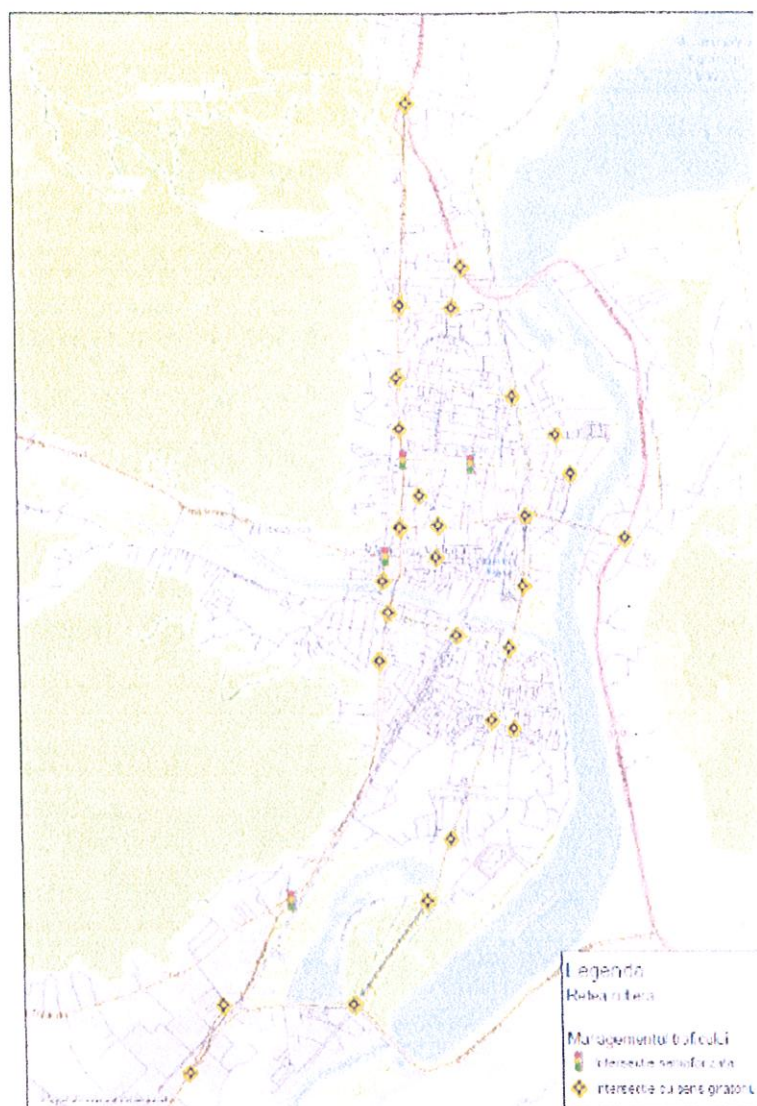
Problemele transportului public identificate în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă sunt următoarele:

- Lipsa unei autobaze în partea de nord a orașului, care să reducă parcursurile „zero” ale vehiculelor la intrarea/ ieșirea pe/de pe traseu;
- Vechimea relativ mare a parcului de vehicule;
- Lipsa dotărilor din stațiile de transport public;
- Lipsa panourilor de informare atât în stații, cât și în mijloacele de transport;
- Disciplina scăzută a participanților la trafic, care de multe ori ocupă stațiile de transport public prin parcare a autovehiculelor personale, rezultând congestii ale traficului, dar și probleme de siguranță a circulației.

Nivelul de calitate al vieții cetățenilor localităților componente este direct influențat de stadiul în care se prezintă infrastructura de transport, inclusiv fluența circulației și siguranța în trafic. Reglementările privind organizarea și controlul traficului la nivelul Municipiului Râmnicu Vâlcea fac referire la reglementările bazate pe indicatoarele de prioritate și reglementările prin semaforizare.

La nivelul municipiului reședință de județ există un sistem de monitorizare video a spațiului public, inclusiv în zona rețelei stradale, însă nu există în prezent capacitatea de cuantificare a fluxurilor de trafic. Pentru optimizarea circulației și pentru prioritizarea vehiculelor de transport public este necesar să se dezvolte sistemul inteligent de transport public de la nivel local prin adăugarea unui modul dedicat traficului rutier cât și asigurarea corelării și integrării tuturor elementelor și sistemelor inteligente existente pentru a fi compatibile cu viitoarele investiții realizate în acest segment.

Situația actuală la nivelul sistemelor de management al traficului din Municipiul Râmnicu Vâlcea se prezintă precum în harta următoare:



*Figura 8 Sistemele de management al traficului – situația actuală, Râmnicu Vâlcea*

Conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2021-2027 au fost identificate următoarele deficiențe pe tema managementului de trafic:

- lipsa unui sistem de management al traficului integrat, care să asigure optimizarea circulației la nivelul rețelei stradale;
- lipsa unui sistem de monitorizare a traficului în timp real;

Modernizarea sistemului de transport public, implementarea unui sistem inteligent de transport și extinderea acoperirii acestui serviciu la nivelul localităților partenere sunt esențiale pentru creșterea calității de viață a cetățenilor și reducerea impactului de emisii GES. Pentru realizarea acestora, Municipiul Râmnicu Vâlcea în parteneriat cu celelalte UAT-uri (Comuna Bujoreni, Comuna Dăești, Orașul Călimănești, Comuna Vlădești, Orașul Băile Govora, Orașul Ocnele Mari, Comuna Mihăești) demarează în parteneriat o solicitare de finanțare în cadrul Componentei 10 a PNRR.

**Comuna Bujoreni** are o suprafață de 3270 de hectare din care intravilanul reprezintă 796,4 hectare. Administrativ teritorial, astăzi comuna se învecinează la est cu comuna Dăești, la vest cu

comuna Vlădești, la sud cu municipiul Rm. Vlcea, iar la nord cu comuna Muereasca și orașul Călimănești. Față de comuna Dăești limita este dată de râul Olt, față de Râmnicu Vlcea limita urmărește aproximativ pârâul Bujoreanca, față de comunele Vlădești, Muereasca și orașul Călimănești limita se grefează pe interfluviile dealurilor Purcăreț, Poiana Limpede, Scorșului.

Unitățile Administrativ Teritoriale (membri ai parteneriatului în cadrul Componentei 10 – PNRR) menționate anterior, prezintă nevoia comună de investiții de modernizare a sistemelor inteligente de transport și a stațiilor inteligente de îmbarcare-debarcare de călători, nivelul de atractivitate al transportului public fiind în prezent afectat de aceste curențe.

Plecând de la premisa că mediul urban prezintă cele mai mari provocări la adresa sustenabilității transporturilor, în condițiile menținerii situației actuale, areal deservit de transportul local va suferi cel mai mult de pe urma congestiei, a calității reduse a aerului și a expunerii la zgomot. Mai mult, transportul urban reprezintă o importantă sursă de emisii CO<sub>2</sub>, iar proiectarea unui oraș durabil este una dintre cele mai mari provocări cu care se confruntă factorii de decizie politică. Din fericire, mediul urban oferă numeroase alternative în materie de mobilitate, astfel încât trecerea la strategii mai nepoluante în domeniul energiei este facilitată de diversificarea tipurilor de vehicule.

Prin urmare, așa cum se precizează și în PMUD al Municipiului Râmnicu Vlcea, pentru a asigura dezvoltarea pe o traiectorie mai sustenabilă și trasarea unor obiective pentru un sistem de transport eficient din punct de vedere al resurselor este necesară o schimbare radicală în ceea ce privește modul de abordare a mobilității urbane și periurbane.

## 2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică

Mobilitatea durabilă este expresia dezvoltării unui sistem de transport solid, ecologic și eficient, prietenos cu mediul, 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 din localitățile partenere 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 la nivelul localităților partenere 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.

Gradul de mulțumire limitat al cetățenilor în ce privește serviciile de transport public fac ca transportul în regim de taxi să fie o alternativă la utilizarea transportului în comun, prețurile fiind considerate de către călători destul de competitive, existând, în același timp, un număr de 642 de

autorizații pentru licența de taxi eliberate pe raza municipiului, atingând astfel valoarea medie de 1 taxi la 185 de locuitori.

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. De asemenea, sistemul actual de tarificare care este bazat pentru o singură călătorie trebuie modificat, având în vedere că în prezent acesta limitează transferul între linii. Serviciile de transport trebuie armonizate, prin existența unui operator care să asigure servicii integrate, astfel încât pasagerul să ajungă ușor în toate destinațiile necesare. Sunt necesare, de asemenea, aspecte precum creșterea nivelului de atractivitate a serviciilor prin viteza comercială, confortul vehiculelor, distanțele pe principalele legături rutiere, orar fix, GPS pentru autobuze și afișaj electronic în stații a minuterelor rămase până la sosirea autobuzului, sistem de supraveghere video în stațiile de transport în comun, cât și în flota de transport în comun, implementarea de politici de parcare care să sancționeze drastic staționarea autovehiculelor în stațiile de transport public, modernizarea sistemului de plată a biletului prin utilizarea biletului electronic și posibilitatea plății cu telefonul mobil și card bancar pentru a face transportul public mai atractiv. Conform societății civile din Râmnicu Vâlcea, alte soluții pentru accesibilizarea și fluidizare transportului în comun ar putea fi transportul public on-demand și începerea cursurilor școlare la ore diferite pentru școlile și liceele din același cartier, pentru a nu aglomera transportul public. Un sistem de transport public pentru elevi – school bus - ar putea contribui la decongestionarea traficului și ar obișnui populația tânără să utilizeze transportul în comun. Linii expres (cu opriri doar în stațiile mari) ar mari viteza și eficiența transportului în comun.

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. Unul dintre domeniile importante de intervenție este subvenționarea sistemelor de transport public metropolitan, având în vedere că numărul de navetiști va fi în continuă creștere, iar un sistem de transport public eficient, care să asigure o deplasare ușoară a călătorilor în interiorul zonei urbane funcționale este foarte important pentru buna funcționare a economiei Zonei Urbane Funcționale. În acest sens, Primăria Municipiului Râmnicu Vâlcea a început să promoveze un proiect pentru dezvoltarea Transportului Metropolitan în ZUF Râmnicu Vâlcea, inclusiv prin extinderea flotei de autobuze existente și prin digitalizarea transportului public. Dezvoltarea unor abonamente de călătorie integrate pe ZUF și rezolvarea modului în care sunt atribuite contractele de transport interjudețean sunt esențiale pentru succesul proiectului.

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. Unul dintre domeniile importante de intervenție este subvenționarea sistemelor de transport public metropolitan, având în vedere că numărul de navetiști va fi în continuă creștere, iar un sistem de transport public eficient, care să asigure o deplasare ușoară a călătorilor în interiorul localităților componente este foarte important pentru buna funcționare a acestora. În acest sens, Primăria Municipiului Râmnicu Vâlcea a demarat promovarea unui proiect pentru dezvoltarea transportului public de călători, inclusiv prin extinderea acestuia către zone turistice din județul Vâlcea și a flotei de autobuze existente și prin digitalizarea transportului public.

Pe lângă aceste investiții, Primăria Râmnicu Vâlcea are în vedere să intervină prin reamenajarea unor intersecții sau sensuri giratorii unde au loc frecvent accidente (spre exemplu: Posada și Calea lui Traian, trecerile de pietoni din zona Bd. Tineretului – Complex Hermes – Piața Ostroveni). Conform PMUD, în perioada 2017-2020 pe teritoriul Râmnicu Vâlcea s-au produs 734 de accidente, cele mai multe accidente având loc pe axa nord-sud (Calea lui Traian), acest aspect fiind în strânsă corelație cu volumul traficului. Așadar, un sistem de transport public eficient și atractiv la nivel periurban ar reduce volumul de trafic de autovehicule personale și ar conduce la creșterea gradului de siguranță de care ar beneficia cetățenii de la nivelul tuturor localităților partenere.

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 din localitățile partenere;
- Lipsa unei autobaze în partea de nord a orașului, care să reducă parcursurile „zero” ale vehiculelor la intrarea/ ieșirea pe/de pe traseu;
- Vechimea relativ mare a parcului de vehicule;
- Lipsa dotărilor din stațiile de transport public;
- Lipsa panourilor de informare atât în stații, cât și în mijloacele de transport;
- Disciplina scăzută a participanților la trafic, care de multe ori ocupă stațiile de transport public prin parcare a autovehiculelor personale, rezultând congestii ale traficului, dar și probleme de siguranță a circulației.
- 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 tarificare 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, UAT Municipiul Râmnicu Vâlcea 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<sub>2</sub>, etc.) care au drept scop încurajarea transportului în comun, reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> 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 în 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.

În aceste condiții, proiectul, „*Sisteme de transport inteligente– etapa a II a*” propune măsuri complementare intervențiilor deja realizate în Municipiul Râmnicu Vâlcea, necesitatea și oportunitatea sa rezultând din dezideratul de a operaționaliza și digitaliza transportul public la nivelul localităților partenere, respectiv:

- Municipiul Râmnicu Vâlcea
- Comuna Bujoreni

Dezvoltarea generală a localităților partenere 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 la nivelul localităților partenere, 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 al Municipiului Râmnicu Vâlcea privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> și a gazelor cu efect de seră datorate utilizării autoturismului 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. Intervenția propusă se va regăsi în planul de direcții de acțiune al PMUD Râmnicu Vâlcea, document de planificare strategică aflat în curs de actualizare.

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 Râmnicu Vâlcea 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:

- Partenerii elaborează/ dezvoltă sisteme de transport inteligent (ITS);

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

- Reducerea cantității de emisii GES la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului (2027) ca urmare a implementării unui sistem inteligent de managementul traficului care să crească utilitatea și atractivitatea transportului public, în detrimentul utilizării autoturismelor personale.
- Creșterea numărului de utilizatori a transportului public la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului (2027), ca urmare a realizării unor măsuri destinate eficientizării și creșterii atractivității acestui mod de deplasare, prin implementarea unui sistem de management al traficului la nivelul ZUF Râmnicu Vâlcea.
- Reducerea volumului traficului de autoturisme la nivelul primului an după finalizarea etapei de implementare a proiectului (2027).

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, ce va corespunde cu Planul de Mobilitate

Urbană Durabilă al Municipiului Râmnicu Vâlcea: *Municipiul Vâlcea va face parte dintr-un sistem de transport public durabil la nivelul localităților partenere, caracterizat de accesibilitate ridicată, care sprijină dezvoltarea și economia locală. Sistemul de transport va contribui la îmbunătățirea sănătății, siguranței și a calității vieții tuturor locuitorilor și vizitatorilor!*

### 3. Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local

Proiectul „Sisteme de transport inteligente– etapa a II a” este complementar din punct de vedere tehnic și funcțional cu proiectele de investiții publice finalizate asupra infrastructurii de mobilitate ce abordează deficiențele actuale din sistemul de transport și îmbunătățește disponibilitatea, calitatea și relevanța infrastructurii urbane și a dotărilor puse la dispoziția populației de la nivelul Municipiului Râmnicu Vâlcea.

Printre proiectele de investiții publice realizate la nivelul localităților partenere, cu efect inclusiv asupra mobilității urbane durabilese evidențiază:

#### LA NIVELUL MUNICIPIULUI RÂMNICU VÂLCEA:

**1. Titlu Proiect:** „Construirea unei artere de legătură între b-dul Nicolae Bălcescu și b-dul Tineretului spre Nord, de la intersecția acestuia cu strada Gib Mihăescu, inclusiv rampele aferente pasajului supratran de pe b-dul Tudor Vladimirescu și achiziționarea de autobuze cu combustibili alternartivi”

**Valoarea totală proiect:** 70.212.360,51 lei

##### **Activități realizate:**

- Achiziționarea a 7 autobuze moderne (Conecto NGT care pot transporta 162 de persoane)
- Darea în folosință a rampelor de la pasajul supratran de pe Bulevardul Tudor Vladimirescu și legătura între Bulevardele Tineretului și Nicolae Bălcescu prin strada Ferdinand.

**2. Titlu proiect:** „Extindere și modernizare sistem de supraveghere video cu dispecerat, pe linia siguranței publice și prevenirea criminalității, la nivelul Municipiului Rm. Vâlcea”

**Valoare totală proiect:** 3.533.190,81 lei

##### **Activități realizate:**

- În cadrul proiectului au fost achiziționate și instalate un număr de 80 camere de supraveghere video (5 dintre acestea vor utiliza suport radio de tip „fără fir” iar 75 vor utiliza suport de transport fibră optică), care vor avea posibilitatea preluării și înregistrării de imagini pe timp de zi și de noapte. A fost instituit un sistem de supraveghere video cu dispecerat, care va monitoriza 30 zone cu risc criminogen sporit. Imaginile obținute de la camerele de supraveghere, atât pe timpul zilei cât și pe timpul nopții, sunt exploatate atât în scop preventiv, cât și pentru documentarea activității ilicite a persoanelor ce săvârșesc infracțiuni și contravenții. Sistemul de supraveghere cuprinde zone extinse situate în toate cartierele municipiului Rm. Vâlcea: Cartier Nord, Cartier Sud, Centru, 1 Mai, Ostroveni Sud, Budești, Inătești, Petrisor, Goranu, Troianu. Ca urmare a numeroaselor incidente provocate, care s-au soldat cu răniri și daune materiale, o importanță majoră a fost acordată și amplasării de camere de supraveghere video atât la intrarea cât și în incinta stadionului

*Zăvoi din Municipiul Rm. Vâlcea, cu scopul de a monitoriza permanent comportamentul spectatorilor (suporterilor) și pentru a putea interveni într-un mod civilizat pentru aplanarea conflictelor.*

**3. Titlu proiect: „Pasaj denivelat supratran pe bulevardul Tudor Vladimirescu”**

**Valoare totală proiect:** 34.281.920,72 lei

**Activități realizate:**

- Traseul pasajului construit urmărește traseul bulevardului Tudor Vladimirescu, având patru benzi de circulație și direcția vest-est. Pasajul a fost construit în 3 etape după cum urmează:
    - În prima etapă a fost realizată structura pentru firul nordic, traficul pietonal realizându-se prin executarea unui trotuar cu traversarea la nivel a căii ferate la marginea de sud a bulevardului Tudor Vladimirescu;
    - În a doua etapă a fost executată structura pasajului pentru firul de sud, circulația rutieră desfășurându-se pe firul de nord executat în faza precedentă;
    - În etapa a III - a a fost finalizat pasajul prin executia benzilor secundare de acces și a pasarelei pietonale cu scări de acces la capete și lifturi pentru persoanele cu dizabilități. Lungimea pasajului rutier supratran:  $L = 294.40$  m.
- Latimea totală a pasajului și a rampelor de acces este de 17.80 m.

**4. Titlu proiect: „Amenajare și modernizare Strada Aurelian Sacerdoțeanu și Strada Patriarh Iustinian Marina, Municipiul Râmnicu Vâlcea, județ Vâlcea”**

**Valoare totală proiect:** 21.874.736,47 lei

**5. Titlu proiect: „Reabilitare pod peste raul Olt”**

**Valoare totală proiect:** 21.744.739,06 lei

Proiectele finalizate prezentate pentru Municipiul Râmnicu Vâlcea sunt complementare cu intervenția vizată deoarece conduc atât la îmbunătățirea proceselor interne la nivelul Municipiului Râmnicu Vâlcea, furnizând instrumentele necesare pentru implementarea optimă a proiectelor de investiții, cât și la îmbunătățirea infrastructurii necesare pentru asigurarea unei mobilități urbane optime.

**LA NIVELUL COMUNEI BUJORENI**

**1. Investiții finalizate:**

- ✓ Nu sunt investiții complementare finalizate, însă există proiecte complementare aflate în faza de implementare.

Proiectul este complementar din punct de vedere tehnic și funcțional cu proiectele prezentate, întrucât, abordează deficiențele actuale din sistemul de transport și îmbunătățește disponibilitatea, calitatea și relevanța infrastructurii urbane și a dotărilor puse la dispoziția populației de la nivelul localităților partenere.

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

În capitolele anterioare a fost prezentată succint corelarea proiectului „*Sisteme de transport inteligente– etapa a II a*” cu câteva din proiectele privind creșterea capacității administrative a liderului de parteneriat, cât și cu proiecte de infrastructură pentru îmbunătățirea mobilității urbane la nivelul localităților partenere.

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.

##### LA NIVELUL MUNICIPIULUI RÂMNICU VÂLCEA:

UAT Municipiul Râmnicu Vâlcea 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<sub>2</sub>, etc.) care au drept scop încurajarea utilizării transportului în comun, reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> 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 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.

##### *1. Titlu Proiect: „Alinierea parcului ETA SA la cerințele dezvoltării durabile”*

- COD SMIS 128142 - proiect finanțat în cadrul Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4

✓ Valoare totală – 77.726.561,10 lei, inclusiv TVA

Obiectivul general al proiectului este reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Râmnicu Vâlcea prin realizarea investițiilor din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă.

Obiectivul general al proiectului contribuie la îmbunătățirea calității serviciului de transport public, prin modernizarea autobazei, dotarea cu o stație de alimentare cu combustibili alternativi, achiziționarea a 28 de autobuze alimentate cu gaz natural comprimat (GNC) și dotate cu camere de supraveghere și facilități pentru persoane cu mobilitate redusă, astfel încât acestea să ofere o alternativă reală la folosirea mașinii personale.

Proiectul este complementar cu intervenția vizată deoarece conduce la îmbunătățirea activităților interne la nivelul Municipiului Râmnicu Vâlcea, furnizând instrumentele necesare pentru implementarea optimă a proiectelor de investiții.

**2. Titlu Proiect:** „Modernizarea stațiile de îmbarcare/ debarcare, echiparea mijloacelor de transport în comun și dezvoltarea unui centru utilat cu un sistem de management al traficului general în Municipiul Râmnicu Vâlcea”

- COD SMIS 129361 - proiect finanțat în cadrul Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4

✓ Valoare totală – 46.845.000 lei, inclusiv TVA

Obiectivul general al proiectului a fost alinierea la standardele europene privind transportul public de călători, creșterea calității vieții pentru membrii comunității locale, creșterea numărului de călători datorată renunțării la automobilul personal în favoarea transportului în comun, optimizarea timpilor de transport, reducerea emisiilor poluante și creșterea mobilității.

Obiectivul general al proiectului contribuie la modernizarea infrastructurii de transport public atât la nivelul autobuzelor (extindere sistem e-ticketing), cât și al sistemului de semnalizare rutieră prin sincronizarea adaptivă a intersecțiilor semaforizate aflate de-a lungul traseelor de transport în comun (în număr de 19), dotarea cu echipamente de solicitare de prioritate automată atunci când vehiculele se află în întârziere. De asemenea, 90 de stații vor fi modernizate prin dotarea cu adăposturi moderne și sigure, cu panouri de informare, supraveghere video, automate de vânzare a biletelor etc. și va fi amenajat un centru de comandă și dispecere pentru coordonarea serviciilor de transport din oraș.

**Activități în curs realizate:**

- Extindere sistem e-ticketing
- Resistematizare rutieră prin prioritizarea vehiculelor de transport public (19 automate de trafic adaptiv)
- Modernizarea a 90 stații de îmbarcare-debarcare călători
- Amenajarea unui centru de comandă și dispecerat pentru coordonarea serviciilor publice din Râmnicu Vâlcea.

**LA NIVELUL COMUNEI BUJORENI**

**1. Investiții în curs de implementare:**

- ✓ Readucerea la starea inițială a drumurilor și lucrări de modernizare în scopul prevenirii și atenuării efectelor riscurilor naturale cauzate de inundații, alunecări de teren, tasări și/sau prăbușiri de teren în comuna Bujoreni, Județul Vâlcea  
Valoarea estimată: 5.977.985,00 lei cu TVA
- ✓ Modernizare drumuri locale în comuna Bujoreni  
Valoarea estimată: 997.000,00 lei cu TVA

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 și 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

Prezentul proiect este complementar din punct de vedere tehnic și funcțional cu proiectele de investiții publice propuse de autoritățile publice asupra infrastructurii de mobilitate pentru exercițiul financiar 2021-2027 ce abordează deficiențele actuale din sistemul de transport și îmbunătățește disponibilitatea, calitatea și relevanța infrastructurii urbane și a dotărilor puse la dispoziția populației de la nivelul localităților partenere.

Astfel, atât în *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Râmnicu Vâlcea în vigoare*, cât și în versiunea aflată în actualizare, sunt și vor fi incluse o serie de proiecte ce au drept obiectiv continuarea dezvoltării mobilității urbane durabile, acestea fiind grupate în cadrul documentului strategic pe direcții de acțiune (infrastructură, operaționale, organizaționale), precum și din punct de vedere al domeniului de intervenție (intervenții majore asupra rețelei stradale; transport public la scară periurbană; transport de marfă; mijloace alternative de mobilitate; managementul traficului; zone cu nivel ridicat de complexitate; structura intermodală și operațiuni urbanistice necesare; aspecte instituționale).

Proiectul care face obiectul prezentei note de fundamentare se află într-o corelare directă cu toate proiectele propuse raportat la direcțiile de acțiune partajate pe nivele teritoriale, și anume:

### 1. Proiecte/ măsuri la scară periurbană/ metropolitană

- *Înființarea unei structuri organizaționale și de planificare a activității de transport pentru zona metropolitană – Asociația de Dezvoltare Intercomunitară de Transport – ADI-T*
- *Stații de încărcare autobuze electrice:*
- *Reglementarea sistemului de transport „park and ride”*
- *Construirea centurii ocolitoare a orașului*
- *Pregătirea unui program de circulație pentru zona periurbană*
- *Centru intermodal de transport destinat interconectării transportului în comun feroviar*

### 2. Proiecte/ măsuri la scara localităților de referință (în corelare directă)

- *Construirea a 2 autobaze în zona de nord a orașului, respectiv în cartierul Ostroveni pentru redactarea parcursurilor zero pentru autobuzele retrase la orele de final de vârf din trafic*
- *Smart-Mobility App*
- *Alinierea parcului de vehicule de transport public la cerințele de dezvoltare durabilă prin achiziția de vehicule de transport ecologice, inclusiv dotarea cu stații de alimentare ecologice*
- *Modernizarea stațiilor de îmbarcare-debarcare (și uniformizarea-personalizarea acestor puncte de contact între operator și public)*
- *Introducerea sistemului de transport prin linii expres, alături de liniile normale*
- *Traficul – rutier – de marfă în interiorul orașului trebuie să fie limitat spațial și temporal*

- Îmbunătățirea marketingului la nivelul SC. ETA SA prin introducerea de noi instrumente de a atrage clienții în sistemul de TPL, de ex. Recompensarea călătorilor fideli
- Refacerea graficelor de circulație astfel încât intervalele de trafic să ajungă la 7-8 minute în oraș și eficientizarea frecvențelor de la nivelul periurban
- Dezvoltarea unui centru utilat cu un sistem de management al traficului general în oraș

### 3. Proiecte/ măsuri la scara localităților de referință (în corelare indirectă)

- *Preluarea administrării parcărilor publice de către operatorul de transport urban de călători*
- *Elaborarea unui nou regulament al parcărilor*
- *Interconectarea pistelor de biciclete pentru realizarea unei rețele funcționale*
- *Crearea de puncte pentru închirierea de biciclete*
- *Construirea de parcuri pentru biciclete*
- *Înființarea de noi zone pietonale, inclusiv poduri peste râul Olănești, dedicate exclusiv pietonilor și bicicliștilor*
- *Reabilitarea marcajelor și a semnalizării pentru pietoni*
- *Amplasarea marcajelor tactile pentru persoanele cu dizabilități de vedere la trecerile pentru pietoni*
- *Introducerea de semafoare cu avertizare sonoră pentru pietoni etc.*

La nivelul Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Râmnicu Vâlcea 2021-2027, în cadrul listei de proiecte în format extins, au fost identificate intervenții cu care proiectul prezentei note de fundamentare se află în corelare directă:

- Construire variantă ocolitoare Râmnicu Vâlcea (PMUD)
- Arteră paralelă calea ferată zona Copăcelu – Str. Drumul Gării – Str. Răureni – zona calea ferată – Râmnicu Vâlcea
- Arteră de legătură Str. Matei Basarab – Lacul Nord – Bd. Republicii – Str. Nicolae Titulescu
- Arteră de legătură între Splaiul Independenței și str. Corneliu Tamaș
- Arteră de circulație între Splaiul Independenței și str. Morilor, inclusiv pod peste râul Olănești
- Lărgire Calea lui Traian spre Nord, de la Str. Timiș până la limita administrativ teritorială a Municipiului, inclusiv amenajare sens giratoriu
- Construire centură vest
- Amenajare parcuri tip Park&Ride
- Elaborare politică de parcare la nivel urban
- Achiziționare mijloace de transport pentru transportul elevilor
- Studiu de oportunitate privind dezvoltarea sistemului de transport public local cu mijloace ecologice
- Realizare terminal intermodal de transport public

- Derulare de programe de încurajare a transportului public (utilizare)
- Achiziție mijloace de transport electrice în parcul de autovehicule gestionat de autoritatea publică locală și instituțiile subordonate

Din punct de vedere al documentelor de planificare strategică, la nivelul partenerilor situația existentă se prezintă astfel:

Din punct de vedere al documentelor de planificare strategică, la nivelul partenerilor situația existentă se prezintă astfel:

Comuna Bujoreni: este aprobată Strategia de Dezvoltare Locală a Comunei Bujoreni pentru perioada 2021-2027. La nivelul portofoliului de proiecte propus pentru comună există proiecte de modernizare a drumurilor locale și extindere a aleilor pietonale propuse pentru următoarea perioadă de programare.

Proiectele menționate anterior, incluse atât în *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Râmnicu Vâlcea* cât și în *Strategia Integrată De Dezvoltare Urbană A Municipiului Râmnicu Vâlcea 2021-2027*, se află în acest moment la stadiul de întocmire a documentațiilor necesare pentru obținerea finanțării pentru implementarea acestora.

În cadrul primei runde de finanțare, UAT Municipiul Râmnicu Vâlcea cât și comunele partenere ale acesteia, au depus o solicitare de finanțare prin care se dorește achiziționarea a:

- a) Soluții de taxare, inclusiv „e-bilete” sau „e-ticketing”;
- b) Sistem de semafoare interconectate
- c) Monitorizarea timpilor de călătorie și a vitezei;
- d) Planificator de călătorii pentru transportul public;
- e) Sisteme integrate de informare a călătorilor;

În concluzie, proiectul analizat, împreună cu proiectele complementare menționate 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 și nemotorizat, contribuind astfel la creșterea numărului de persoane care utilizează aceste mijloace de transport și implicit la scăderea gazelor cu efect de seră. Totodată, aceste proiecte vor contribui la parcursul Municipiului Râmnicu Vâlcea de a deveni un oraș inteligent până în anul 2030 și vor crește calitatea de viață pe raza localităților partenere.

## 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 localităților partenereși îmbunătățirea condițiilor pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport, în vederea reducerii emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub> din transport.

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*, ce vor conduce la *promovarea mobilității urbane durabile și la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub>, cu 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:

- Creșterea gradului de siguranță rutieră în zonele urbane, vizând soluțiile digitale și ecologice de transport
- Reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră generate de transporturi;
- Creșterea atractivității și eficienței utilizării transportului public.

Componentele vizate ale infrastructurii pentru transportul verde, respectiv achiziționarea și instalarea de sisteme ITS (Intelligent Transport Systems/sisteme de transport inteligente) facilitează transportul în comun și încurajează persoanele să utilizeze mijloace alternative de transport prin sporirea atractivității și utilității acestuia, creșterea fluidității traficului pe principalele artere ale municipiului, reducerea poluării mediului, precum și a poluării fonice la nivelul localităților componente.

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 digitalizarea transportului public periurban, proiectul va contribui la creșterea confortului și siguranței pentru călători și, implicit, la creșterea gradului de atractivitate al acestui mod de transport, prin asigurarea prioritizării transportului public.

|                           |
|---------------------------|
| <b>Investiții vizate:</b> |
|---------------------------|

- a) Soluții de taxare, inclusiv „e-bilete” sau „e-ticketing”;
- b) Sisteme integrate de informare a călătorilor;

Asigurarea acestor condiții vor conduce la o eficiență sporită a transportului public, prin creșterea vitezei de circulație, reducerea timpului de așteptare în stații și a duratei de călătorie ar conduce la o migrare spre acest mod de deplasare, atât din partea utilizatorilor vehiculului propriu, cât și a celor care utilizează preponderent mersul pe jos. Prin urmare, din cauza creșterii continue a parcului de autovehicule și a vehiculelor ce tranzitează orașul, devin necesare acțiuni menite să îmbunătățească condițiile de trafic, cu asigurarea priorității pentru transportul public.

Activitățile/măsurile proiectului propus vor contribui la reducerea poluării, creșterea gradului de siguranță și informare, la creșterea fluenței în trafic, precum și la promovarea priorității transportului public, aceste elemente fiind de strictă necesitate pentru creșterea eficienței în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă în localitățile partenere. Prin amplasamentele propuse pentru instalarea sistemului de management inteligent al traficului, se asigură crearea unei soluții complexe, inteligente, care să asigure un acces mai ușor al persoanelor la locurile de muncă, la furnizorii de servicii sau alte zone de interes; scăderea timpilor de deplasare și scăderea costurilor de transport atât în zona privată, cât și în cea publică; reducerea poluării și a consumului de energie; descongestionarea traficului precum și îmbunătățirea siguranței în trafic.

Astfel, prin îmbunătățirea condițiilor de transport public și implicit 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 transporturi și la reducerea impactului acestora asupra mediului.

Mai mult, prin achiziționarea și instalarea de sisteme ITS (Intelligent Transport Systems/sisteme de transport inteligente), proiectul va contribui la creșterea confortului și siguranței pentru călători și, implicit, la creșterea gradului de atractivitate al acestui mod de transport, prin asigurarea unei infrastructuri de transport public de călători aliniată la ultimele cerințe internaționale în domeniu.

## 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.1.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban/local), se urmărește în principal îmbunătățirea 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<sub>2</sub> din transport.

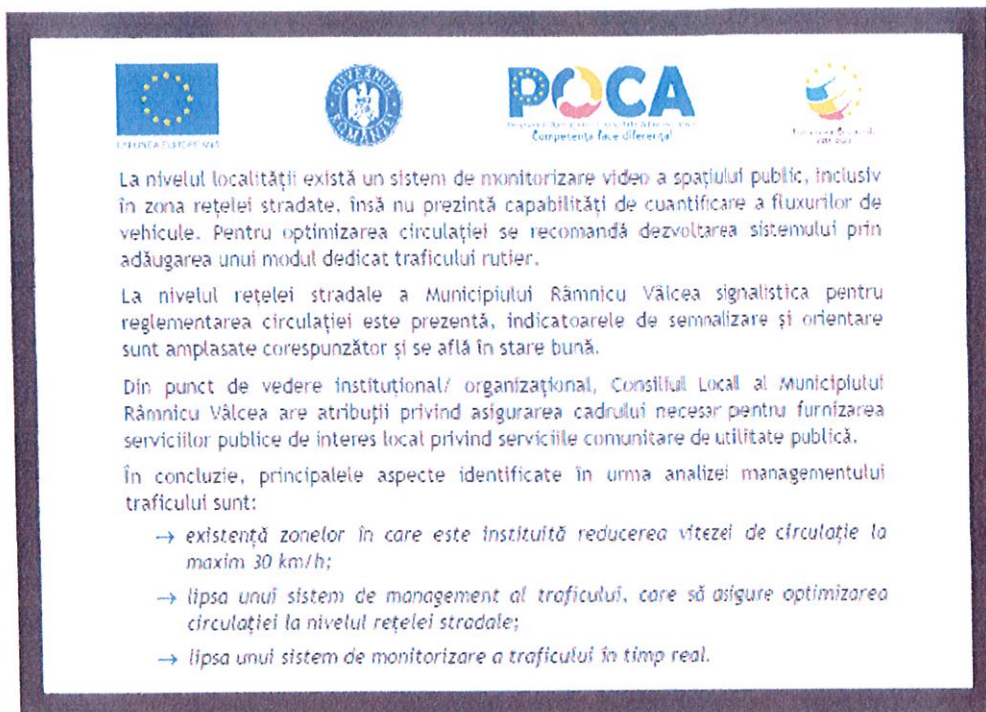
Proiectul îndeplinește criteriile și condițiile pentru obiectivul de investiții, și anume:

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

Necesitatea proiectului este fundamentată în *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă al Municipiului Râmnicu Vâlcea*. Intervenția propusă se regăsește în planul de direcții de acțiune a PMUD Râmnicu Vâlcea.

Menționăm faptul că, la nivelul Municipiului Râmnicu Vâlcea, se află în elaborare actualizarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă 2014-2020, precum și realizarea Strategiei Integrate de Dezvoltare Urbană a Municipiului Râmnicu Vâlcea 2021 – 2027 , în prezent aceste documente

aflându-se în etapa de consultare a publicului potrivit prevederilor Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică.



*Strategia Integrată De Dezvoltare Urbană a Municipiului Râmnicu Vâlcea 2021 – 2027* cuprinde această intervenție de mobilitate (Dezvoltare și actualizare sistem de management al traficului), în valoare de 1.500.000 euro, în lista de proiecte propusă agreată de Municipalitate.

- *Asigurarea corelării cu serviciile de mobilitate urbană din zona funcțională și zona periurbană - doar pentru sistemele de transport inteligente (ITS). În cazul în care există la nivel de UAT sau la nivel de zonă urbană funcțională un sistem deja operațional, se va asigura integrarea și corelarea cu acesta a sistemului care va fi achiziționat prin intermediul Componentei 10;*

La nivelul localităților membre ADI Transport, există sisteme de transport inteligente doar în Municipiul Râmnicu Vâlcea (referitor la sistemele de monitorizare video existente, sistemele de e-ticketing și stațiile de transport public ce vor fi modernizate din alte proiecte cu finanțare europeană), iar pentru optimizarea circulației și pentru prioritizarea vehiculelor de transport public este necesar să se dezvolte sistemul inteligent de transport public de la nivel local prin adăugarea unui modul dedicat traficului rutier cât și asigurarea corelării și integrării tuturor elementelor și sistemelor inteligente existente pentru a fi compatibile cu viitoarele investiții realizate în acest segment.

Compatibilitatea tuturor sistemelor și elementelor inteligente actuale cu cele viitoare va fi un criteriu obligatoriu pentru realizarea achiziției acestora.

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 sisteme inteligente de transport, 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, cât și efectele primare indirecte de pe parcursul duratei de viață a echipamentelor. Se va avea în vedere achiziția de echipamente cu un consum energetic redus, care să determine eficientizarea consumului de energie. Astfel, se va avea în vedere ca echipamentele utilizate să îndeplinească cerințele privind randamentul energetic, în concordanță cu prevederile Directivei 2009/125/CE de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică aplicabile produselor cu impact energetic.

În plus, prin implementarea submăsurilor de digitalizare se va înregistra o reducere a emisiilor de GES din transportul rutier. Spre exemplu, o scădere semnificativă a emisiilor de GES se estimează că se va produce urmarea implementării soluțiilor integrate de management al traficului, dar și prin implementarea sistemelor care reduc rata accidentelor și congestiile, a sistemelor care vor permite circulația vehiculelor autonome, mai puțin poluante etc.

- *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 faptul că **activitățile specifice ce se vor derula în cadrul 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, inclusiv prin reutilizare și reciclare a bateriilor și a componentelor electronice:

- 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*

Prezenta investiție vizează operaționalizarea și digitalizarea transportului public la nivelul localităților partenere. Zonele unde vor fi amplasate 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.

Sistemele inteligente de transport, 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 previzibil semnificativ 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

Proiectul „*Sisteme de transport inteligente– etapa a II a*” vizează investiții în sisteme de transport inteligente (ITS) care se încadrează la codul 076 - digitalizarea transportului urban, care sunt eligibile în conformitate cu Ghidul solicitantului PNRR Componenta 10, fiind încadrate la următoarele intervenții:

- a) Soluții de taxare, inclusiv „e-bilete” sau „e-ticketing”;
- b) Sisteme integrate de informare a călătorilor;

Sistemele de transport inteligente propuse în cadrul proiectului sunt descrise minimal mai jos, urmând ca la elaborarea documentației tehnico-economice să fie detaliate și structurate subansamblele pentru o funcționalitate optimă:

| LA NIVELUL PARTENERIATULUI,<br>investițiile eligibile sunt detaliate astfel:                                    | Descriere                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | CORELAREA investițiilor cu<br>intervențiile de tip ITS (fără a fi<br>limitativ) conform Ghidului<br>Solicitantului:         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1. Echipamente instalate în teren</b><br><br>- Totemuri /afişaje digitale în stațiile de<br>transport public | <p>Principalele stații de transport publice la nivelul localităților componente vor fi dotate cu afişaj pentru transmiterea informațiilor referitoare la elemente de călătorie atât cu transportul public de călători, cât și interconectarea acestuia din urma cu sistemul de transport velo.</p> <p>Călătorii vor putea afla din stații, informații corecte și în timp real înaintea și în timpul deplasării cu privire la elemente de planificare a călătoriilor direct de la punctul de plecare la punctul de destinație, utilizând timpul de plecare și traseul cel mai adecvat de la începutul până la sfârșitul călătoriei. Între altele, următoarele informații pot fi furnizate pasagerilor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grafice orare și hărți ale rețelelor care să fie clare și coerente ca spațiu, concepție și formulare</li> <li>• Timp de plecare și sosire în timp real și specifici mijlocului de transport, modificări ale orarului și ocluri în trafic și trasee alternative (dacă este necesar)</li> </ul> | <p>a) Soluții de taxare, inclusiv „e-bilete” sau „e-ticketing”;</p> <p>b) Sisteme integrate de informare a călătorilor;</p> |

Pe lângă intervențiile eligibile, atingerea rezultatelor estimate implică (pentru toți partenerii din proiect) inclusiv alte activități eligibile conform Ghidului Solicitantului:

- Lucrările de construcții pentru montarea și punerea în funcțiune a echipamentelor
- Activități de proiectare și asistență tehnică – cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații (Faza SF, Faza PT și asistență tehnică pe perioada de implementare a proiectului).

Pentru implementarea proiectului vor fi folosite resursele de care dispun liderul și partenerii acestuia.

Prin urmare, valoare totală atrasă prin PNRR, *Piloul 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) de către partenerii în proiect este:*

- 8.199.870,86 lei TVA inclus, din care:
  - ✓ 6,890,647.78 lei fără TVA- reprezintă cheltuieli eligibile asigurate din Programul Național Redresare și Reziliență
  - ✓ 1,309,223.08 lei TVA aferent – cheltuieli asigurate din bugetul de stat

Unitatea de implementare a proiectului (UIP) va fi formată din 7 persoane din cadrul UAT Municipiul Râmnicu Vâlcea, având următoarele funcții:

- **Manager de proiect:** coordonează activitățile proiectului, monitorizează 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.
- **Responsabil juridic**
- **Responsabil promovare**

și câte un reprezentant de la UAT-urile localităților partenere, responsabile cu activitatea de implementare și monitorizare proiect.

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 *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Râmnicu Vâlcea* privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> și 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:**

- I. *Depunerea cererii de finanțare***
  - 1.1. Verificarea condițiilor de eligibilitate a Solicitantului și a proiectului în conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului;
  - 1.2. Elaborarea documentelor suport obligatorii și specifice aferente cererii de finanțare, identificate ca atare în Ghidurile Solicitantului - Condiții specifice aferente apelurilor pe care se intenționează depunerea de aplicații de finanțare (nota de fundamentare, descrierea sumară a investiției);
  - 1.3. Elaborarea cererii de finanțare cu respectarea cerințelor de fond și de formă stabilite de Autoritățile Finantatoare în platforma dedicată PNRR).
  - 2.4. Încărcarea cererii de finanțare în aplicația electronică MDLPA
- II. *Etapa de evaluare a dosarului aplicației de finanțare și formularea răspunsurilor la scrisorile de clarificare transmise de Autoritatea Finantatoare***
- III. *Semnarea contractului de finanțare***
- IV. *Implementarea proiectului:***
  1. Activitatea de pregătire a documentațiilor de achiziție și încheierea contractelor cu operatorii economici:
    - servicii de elaborare studiu de oportunitate
    - achiziție echipamente, software și servicii necesare pentru instalarea echipamentelor;
  2. Realizarea documentațiilor tehnice și obținerea avizelor și acordurilor necesare
  3. Livrarea, instalarea și punerea în funcțiune a echipamentelor și sistemelor achiziționate;
  4. Management proiect

Activitățile/măsurile proiectului propus vor contribui la reducerea poluării, creșterea gradului de siguranță și informare, la creșterea fluenței în trafic, precum și la promovarea priorității transportului public, aceste elemente fiind de strictă necesitate pentru creșterea eficienței în ceea ce privește mobilitatea urbană durabilă în localitățile partenere. Prin amplasamentele propuse pentru instalarea sistemului de management inteligent al traficului, se asigură crearea unei soluții complexe, inteligente, care să asigure un acces mai ușor al persoanelor la locurile de muncă, la furnizorii de servicii sau alte zone de interes; scăderea timpilor de deplasare și scăderea costurilor de transport atât în zona privată, cât și în cea publică; reducerea poluării și a consumului de energie; descongestionarea traficului precum și îmbunătățirea siguranței în trafic.

Astfel, prin îmbunătățirea condițiilor de transport public și implicit 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 transporturi și la reducerea impactului acestora asupra mediului.

Mai mult, prin achiziționarea și instalarea de sisteme ITS (Intelligent Transport Systems/sisteme de transport inteligente), proiectul va contribui la creșterea confortului și siguranței pentru călători și, implicit, la creșterea gradului de atractivitate al acestui mod de transport, prin asigurarea unei infrastructuri de transport public de călători aliniată la ultimele cerințe internaționale în domeniu.

## 9. Alte informații

Având în vedere că pentru proiectul „Sisteme de transport inteligente– etapa a II a” singurele activități ce presupun lucrări de construcții sunt legate de montajul și bransarea echipamentelor instalate în tereneste necesar a fi obținut *Certificatul de Urbanism*.

De asemenea, în conformitate cu Ghidul solicitantului Municipiul Râmnicu Vâlcea, împreună cu partenerii, își asumă prezentarea în etapa de implementare a următoarelor documente:

1. Documentația tehnică în care să fie prezentat fluxul tehnologic și specificațiile tehnice aferente fiecărui echipament.
2. Dovada funcționării infrastructurilor realizate/instalate



Președinte de ședință,  
Secretar general,

PRIMAR,  
Mircia GUTĂU

Director Executiv Adjunct,  
Mirela TURCU

Șef serviciu,  
Laura CIURCU



ANEXA nr. 2 la HCL nr.                      din

Acord de parteneriat

nr. \_\_\_\_/\_\_\_\_

pentru realizarea proiectului

*„Sisteme de transport inteligente– etapa a II a”*

*Acordul de parteneriat este supus legislației din România și se încheie până cel târziu la depunerea cererii de finanțare 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.

*Liderul de parteneriat, beneficiar al unui proiect, este responsabil cu asigurarea implementării proiectului și a respectării tuturor prevederilor contractului de finanțare, sens în care acesta trebuie să aibă în vedere includerea în acordul de parteneriat, după caz, a oricăror prevederi pe care acesta le consideră necesare și care nu contravin, în niciun fel, prevederilor contractului de finanțare, legislației comunitare și naționale incidente.*

#### Art. 1. Părțile

1. Municipiul Râmnicu Vâlcea, cu sediul în municipiul Râmnicu Vâlcea, Strada General Praporgescu nr. 14, județul Vâlcea, cod fiscal 2540813, având calitatea de Lider de proiect (Partener 1), reprezentat prin Gutău Mircea, primar, domiciliat în municipiul Râmnicu Vâlcea, str. Mihai Viteazu, identificat cu C.I, seria VX, nr. 000427 eliberată de SPCLEP Râmnicu Vâlcea la data 15.02.2012, CNP1570427384195, având conturi distincte deschise pe codurile de identificare fiscală la unitatea teritorială a Trezoreriei Statului, astfel:

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de plată<sup>1</sup>: RO21TREZ671504102X013266

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului: Trezorerie Operativă Municipiul Râmnicu Vâlcea, Bulevardul Tudor Vladimirescu nr. 10, cod poștal 240181.

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer<sup>2</sup>:

MUNICIPIUL RÂMNICU VÂLCEA ( COD FISCAL 2540813)

- RO20 TREZ 6712 1A42 8801 XXXX - Fonduri europene nerambursabile
- RO64 TREZ 6712 1A42 8802 XXXX - Finanțare publică națională
- RO11 TREZ 6712 1A42 8803 XXXX - Sume aferente TVA
- RO55 TREZ 6712 1A42 8901 XXXX - Fonduri de împrumut rambursabil
- RO02 TREZ 6712 1A42 8902 XXXX - Finanțare publică națională
- RO46 TREZ 6712 1A42 8903 XXXX - Sume aferente TVA
- RO13 TREZ 6712 1A46 0500 XXXX - Alte sume primite din fonduri europene în contul cheltuielilor devenite eligibile aferente PNRR

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului: Trezorerie Operativă Municipiul Râmnicu Vâlcea, Bulevardul Tudor Vladimirescu nr. 10, cod poștal 240181.

2. **Comuna Bujoreni**, cu sediul în Sat Olteni, Str. Calea Lui Traian, Nr. 123, Comuna Bujoreni, Județul Vâlcea, cod fiscal 2541010, având calitatea de Partener 2, reprezentat de **Gîngu Gheorghe**, primar, domiciliat în sat Olteni, comuna Bujoreni, jud. Vâlcea, nr. 156, identificat cu C.I seria VX, nr. 660610 eliberată de SPCLEP Râmnicu Vâlcea la data 19.10.2016, CNP 1701018386358, având conturi distincte deschise pe codurile de identificare fiscală la unitatea teritorială a Trezoreriei Statului, astfel:

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de plată: RO78TREZ671504102X012725

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului: Trezorerie Operativă Municipiul Râmnicu Vâlcea, Bulevardul Tudor Vladimirescu nr. 10, cod poștal 240181.

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

COMUNA BUJORENI, COD FISCAL: 2541010

- RO90 TREZ 6712 1A42 9001 XXXX - Fonduri europene nerambursabile
- RO37 TREZ 6712 1A42 9002 XXXX - Finanțare publică națională
- RO81 TREZ 6712 1A42 9003 XXXX - Sume aferente TVA
- RO20 TREZ 6712 1A42 8801 XXXX - Fonduri europene nerambursabile

---

<sup>2</sup> 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)).

- RO64 TREZ 6712 1A42 8802 XXXX - Finanțare publică națională
- RO11 TREZ 6712 1A42 8803 XXXX - Sume aferente TVA

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului: Trezorerie Operativă Municipiul Râmnicu Vâlcea, Bulevardul Tudor Vladimirescu nr. 10, cod poștal 240181.

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: „Sisteme de transport inteligente- etapa a II a”, 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, runda doi de proiecte, 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lider de parteneriat (Partener 1)<br>Municipiul Râmnicu Vâlcea | <p><b>Responsabilități:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Asigură coordonarea activității parteneriatului creat în vederea elaborării, implementării și monitorizării proiectului depus în cadrul PNRR, Componenta 10 - Fondul local</li> <li>➤ Asigură finanțarea din bugetul propriu sau din alte surse, inclusiv din fonduri europene, a cheltuielilor pentru realizarea documentației specifice solicitată de ghidul solicitantului în faza de elaborare, depunere și implementare a proiectului</li> <li>➤ Va semna toate documentele necesare pentru depunerea proiectului prin reprezentant local sau împuternicit. Precum și toate documentele de la momentul contractării și implementării proiectului</li> <li>➤ 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</li> <li>➤ Numirea unei echipe pentru elaborarea și implementarea proiectului</li> <li>➤ Aprobarea prin Hotărâre de Consiliul Local a participării în cadrul proiectului, a notei de fundamentare a investiției, a cheltuielilor</li> </ul> |

legate de proiect, a Acordului de parteneriat și a unei anexe cu descrierea sumară a investiției

- Participarea la ședințele de lucru pentru elaborarea și implementarea proiectului
- Creare parteneriat în cadrul platformei de depunere proiecte specifice în cadrul PNRR, precum și afilierea la parteneriatul creat ca urmare a asumării prezentului document
- Asumarea cheltuielilor neeligibile ce pot apărea pe durata implementării proiectului, pentru implementarea proiectului în condiții optime, se vor asigura din bugetul local, în funcție de specificul lucrărilor executate în limitele teritoriale ale UAT Municipiului Râmnicu Vâlcea.

#### **Rol**

- Activități/subactivități care trebuie să fie implementate de partener:
  - Depunerea cererii de finanțare și semnarea contractului de finanțare
  - Management de proiect și implementarea proiectului
  - Achiziția de sisteme și echipamente în acord cu indicatorii stabiliți prin cererea de finanțare
  - Asigurarea punerii în funcțiune a sistemelor și echipamentelor

Valoarea pentru realizarea acestor activități și subactivități va fi asigurată din surse de finanțare nerambursabile, respectiv cheltuielile eligibile vor fi asigurate din Planul Național de Redresare și Reziliență, la care se adaugă TVA aferent asigurat din bugetul de stat.

Municipiul Râmnicu Vâlcea se obligă să asigure resursele financiare necesare implementării optime a proiectului în condițiile rambursării/decontării ulterioare a cheltuielilor din instrumentele structurale.

Sumele reprezentând cheltuieli neeligibile ce pot apărea pe durata implementării proiectului, pentru implementarea proiectului în condiții optime, se vor asigura din bugetul local în funcție de specificul lucrărilor executate în limitele teritoriale ale UAT Municipiului Râmnicu Vâlcea.

#### **Partener 2**

**Comuna  
Bujoreni**

#### **Responsabilități:**

- Numirea cei puțin a unei persoane responsabilă cu activitatea de elaborare, implementare și monitorizare proiect
- 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
- Aprobarea prin Hotărâre de Consiliul Local a participării în cadrul proiectului, a notei de fundamentare a investiției, a cheltuielilor legate de proiect, a Acordului de parteneriat, a unei anexe cu descrierea sumară a investiției

- Participarea la ședințele de lucru pentru elaborarea și implementarea proiectului
- Creare cont de utilizator în cadrul platformei de depunere proiecte specifice în cadrul PNRR, precum și afilierea la parteneriatul creat ca urmare a asumării prezentului document
- Transferarea către liderul de proiect a valorii stabilite ca și contribuție pentru implementarea proiectului în acord cu cele menționate la art. 3 alin (2)
- Transmiterea documentelor de proprietate solicitate pentru realizarea de lucrări de instalare și punere în funcțiune a stațiilor de călători
- Asumarea cheltuielilor neeligibile ce pot apărea pe durata implementării proiectului, pentru implementarea proiectului în condiții optime, se vor asigura din bugetul local, în funcție de specificul lucrărilor executate în limitele teritoriale ale UAT Comuna Bujoreni

**Rol**

- Activități/subactivități care trebuie să fie implementate de partener:
  - montare și instalare stație de călători. Valoarea pentru realizarea acestei subactivități va fi asigurată din valoarea constituită ca urmare a virării către parteneriatul creat a sumei conform dispozițiilor art. 3 alin (2) din prezentul document.

Valoarea pentru realizarea acestor activități și subactivități va fi asigurată din surse de finanțare nerambursabile, respectiv cheltuielile eligibile vor fi asigurate din Planul Național de Redresare și Reziliență, la care se adaugă TVA aferent asigurat din bugetul de stat.

Comuna Bujoreni se obligă să asigure resursele financiare necesare implementării optime a proiectului în condițiile rambursării/decontării ulterioare a cheltuielilor din instrumentele structurale.

Sumele reprezentând cheltuieli neeligibile ce pot apărea pe durata implementării proiectului, pentru implementarea proiectului în condiții optime, se vor asigura din bugetul local în funcție de specificul lucrărilor executate în limitele teritoriale ale UAT Comuna Bujoreni.

(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**

|                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Lider de parteneriat<br/>(Partener 1)</p> <p>Municipiul Râmnicu Vâlcea</p> | <p>Valoarea contribuției la valoarea cheltuielilor eligibile ale proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>5.291.902,50 lei fără TVA (cheltuieli asigurate prin Programul Național de Redresare și reziliență)</li> </ul> <p>Contribuția reprezintă 76,80% din valoare totală eligibilă a proiectului.</p> <p><i>Curs euro 1 euro=4,9227 lei.</i></p> <p><i>La această valoare se adaugă și valoarea TVA de 1.005.461,48 lei (cheltuieli asigurate de la bugetul de stat).</i></p> <p>Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>0,00 lei</li> <li>76,80%</li> </ul> <p><i>Sumele reprezentând cheltuieli neeligibile ce pot apărea pe durata implementării proiectului „Sisteme de transport inteligente- etapa a II a”, pentru implementarea proiectului în condiții optime, se vor asigura din bugetul local, în funcție de specificul lucrărilor executate în limitele teritoriale ale UAT Municipiului Râmnicu Vâlcea.</i></p> |
| <p>Partener 2</p> <p>Comuna Bujoreni</p>                                      | <p>Valoarea contribuției la valoarea cheltuielilor eligibile ale proiectului:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1.598.745,28 lei fără TVA (cheltuieli asigurate prin Programul Național de Redresare și reziliență)</li> </ul> <p>Contribuția reprezintă 2,6% din valoare totală eligibilă a proiectului.</p> <p><i>Curs euro 1 euro=4,9227 lei.</i></p> <p><i>La această valoare se adaugă și valoarea TVA de 303,761.60 lei (cheltuieli asigurate de la bugetul de stat).</i></p> <p>Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>0,00 lei</li> <li>23,20%</li> </ul> <p><i>Sumele reprezentând cheltuieli neeligibile ce pot apărea pe durata implementării proiectului „Sisteme de transport inteligente- etapa a II a”, pentru implementarea proiectului în condiții optime, se vor asigura din bugetul local, în funcție de specificul lucrărilor executate în limitele teritoriale ale UAT Comuna Bujoreni.</i></p>                 |

### (3) Plățile

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 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, aprobate prin Hotărârea Guvernului 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. Prolungirea 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, 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, 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, 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.
- (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/țintelor/obiectivelor aferente activităților proprii, liderul de parteneriat și partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru reducerile aplicate din sumele solicitate la transfer.
- (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.
- (10) Liderul de parteneriat, precum și partenerii acestuia cuprind în bugetele acestora sumele aferente finanțării valorii corespunzătoare activității/activităților proprii din proiect, asumate potrivit prevederilor acordului de parteneriat, anexă la contractul/decizia/ordinul de finanțare, în conformitate cu prevederile OUG nr. 124/2021. Liderul parteneriatului este responsabil cu transmiterea cererilor de transfer pentru plățile care urmează a fi efectuate cât și pentru cererile de transfer distincte care conțin cheltuieli deja efectuate, către coordonatorul de investiții, conform prevederilor contractului de finanțare.
- (11) Liderul de parteneriat are obligația deschiderii conturilor corespunzătoare în vederea primirii de la coordonatorul de reformă/ de investiții a sumelor solicitate prin cererile de transfer pentru plățile care urmează a fi efectuate

**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. Partenerii au dreptul, prin transfer de către MDLPA, la fondurile obținute din procesul de rambursare/transfer pentru cheltuielile angajate de către aceștia, care au fost certificate ca eligibile.
- (2) În cazul proiectelor implementate în parteneriat, liderul de parteneriat pentru activitățile proprii și partenerii au obligația deschiderii conturilor corespunzătoare în vederea primirii de la coordonatorul de reforme și/sau investiții a sumelor solicitate prin cererile de transfer.
- (3) Partenerii au dreptul să fie consultați cu regularitate de către liderul de parteneriat, să fie informați despre progresul în implementarea proiectului și să li se furnizeze, de către liderul de parteneriat copii ale rapoartelor de progres și financiare.

Partenerii au dreptul să fie consultați, de către liderul de parteneriat, în privința propunerilor pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, etc.), înaintea solicitării aprobării de către MDLPA

**B. Obligațiile Partenerului 2**

- (4) Partenerii au 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) Partenerii sunt obligați să pună la dispoziția liderului de parteneriat documentațiile de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziție publică, spre verificare.
- (6) Partenerii sunt obligați 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 transfer
- (7) Partenerii sunt obligați să transmită copii conforme cu originalul după documentele justificative, în scopul elaborării cererilor de rambursare/ transfer
- (8) Partenerii sunt obligați 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 să fie ușor accesibile și arhivate astfel încât, să permită verificarea lor.
- (10) Partenerii sunt obligați să furnizeze liderului de parteneriat orice informații sau documente privind implementarea proiectului, în scopul elaborării rapoartelor pe parcursul implementării proiectului.

- (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/țintelor aferente activităților proprii, partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru neîndeplinirea lor.
- (12) Partenerii au obligația de a restitui MDLPA orice sumă ce constituie plată nedatorată/sume necuvenite plătite în cadrul proiectului, în termen de 5 zile lucrătoare de la data primirii notificării.
- (13) Partenerii sunt obligați 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) Partenerii sunt obligați 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) Partenerii sunt responsabili pentru cheltuielile afectate de nereguli aferente activităților proprii din cadrul proiectului.
- (18) Partenerii au obligația restituirii sumelor reprezentând cheltuieli afectate de nereguli 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) În cazul în care unul dintre parteneri se retrage din parteneriat, liderul de parteneriat și ceilalți parteneri răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (21) Partenerul este ținut de respectarea de către liderul de parteneriat a termenului de restituire menționat în decizia de reziliere a sumelor solicitate de MDLPA.
- (22) Cel puțin unul dintre partenerii trebuie să dețină (în proprietate publică sau privată sau administrare proprietate publică) o clădire publică care este ocupată (în care își desfășoară activitatea) de cel puțin unul dintre parteneri și/sau de alte entități publice din categoria autorităților publice locale, dacă este cazul.
- (23) Partenerii împreună cu liderul de parteneriat cuprind în bugetele acestora sumele aferente finanțării valorii corespunzătoare activității/activităților proprii din proiect, asumate potrivit prevederilor acordului de parteneriat, anexă la contractul/decizia/ordinul de finanțare, în conformitate cu prevederile OUG nr. 124/2021.
- (24) Partenerul are obligația ca activitățile/lucrările realizate în cadrul proiectului să contribuie la unul dintre cele șase obiective de mediu, considerate conforme cu principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ” (DNSH - „Do No Significant Harm”), prevăzute în Comunicarea Comisiei - Orientări tehnice privind aplicarea principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative” în temeiul Regulamentului privind Mecanismul de redresare și reziliență (2021/C58/01).

**rt. 8. Achiziții publice**

Achizițiile în cadrul proiectului vor fi făcute de membrii parteneriatului, cu respectarea legislației specifice și generală în vigoare în domeniul achizițiilor publice, a condițiilor din contractul de finanțare, a instrucțiunilor/ordinelor emise de MDLPA și/sau alte organisme abilitate, precum și a protecției mediului, egalității de șanse și nediscriminării.

**Art. 9. Proprietatea**

- (25) 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.
- (26) 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 făcut obiectul 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 făcut 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.

**(27) Art. 10. Confidențialitate**

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**

- (28) Prezentului Acord i se va aplica și va fi interpretat în conformitate cu legea română.
- (29) 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**

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 exemplare, în limba română, câte unul pentru fiecare parte și un original pentru cererea de finanțare.

### Semnături

|                                                                   |                          |           |            |
|-------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------|------------|
| Lider de parteneriat<br>(Partener 1)<br>Municipiul Râmnicu Vâlcea | Gutău Mircia<br>Primar   | Semnătura | 14.10.2022 |
| Partener 2<br>Comuna Bujoreni                                     | Gîngu Gheorghe<br>Primar | Semnătura | 14.10.2022 |



Președinte de ședință,  
Secretar general,



Anexa 3 la HCL nr. 301 din 14.10.2022

**Descrierea sumară a investiției**  
**Sisteme de transport inteligente– etapa a II a**

Proiectul „Sisteme de transport inteligente– etapa a II a” vizează investiții în sisteme de transport inteligente (ITS) care se încadrează la codul 076 - digitalizarea transportului urban, care sunt eligibile în conformitate cu Ghidul solicitantului PNRR Componenta 10, fiind încadrate la următoarele intervenții:

- a) Soluții de taxare, inclusiv „e-bilete” sau „e-ticketing”;
- b) Sisteme integrate de informare a călătorilor;

Sistemele de transport inteligente propuse în cadrul proiectului sunt descrise minimal mai jos, urmând ca la elaborarea documentației tehnico-economice să fie detaliate și structurate subansamblele pentru o funcționalitate optimă:

| LA NIVELUL<br>PARTENERIATULUI,<br>investițiile eligibile sunt<br>detaliate astfel: | Descriere                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | CORELAREA investițiilor cu<br>intervențiile de tip ITS (fără a<br>fi limitativ) conform Ghidului<br>Solicitantului:         |
|------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| - 30 Totemuri /afișaje<br>digitale în stațiile de<br>transport public              | <p>Principalele stații de transport publice la nivelul localităților componente vor fi dotate cu afișaj pentru transmiterea informațiilor referitoare la elemente de călătorie atât cu transportul public de călători, cât și interconectarea acestuia din urma cu sistemul de transport velo.</p> <p>Călătorii vor putea afla din stații, informații corecte și în timp real înaintea și în timpul deplasării cu privire la elemente de planificare a călătoriilor direct de la punctul de plecare la punctul de destinație, utilizând timpul de plecare și traseul cel mai adecvat de la începutul până la sfârșitul călătoriei. Între altele, următoarele informații pot fi furnizate pasagerilor:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Grafice orare și hărți ale rețelelor care să fie clare și coerente ca spațiu, concepție și formulare</li><li>• Timpi de plecare și sosire în timp real și specifici mijlocului de transport, modificări ale orarului și ocluri în trafic și trasee alternative (dacă este necesar)</li></ul> | <p>a) Soluții de taxare, inclusiv „e-bilete” sau „e-ticketing”;</p> <p>b) Sisteme integrate de informare a călătorilor;</p> |

Pe lângă echipamentele enumerate anterior, atingerea rezultatelor estimate implică (pentru toți partenerii din proiect):

- Lucrările de construcții pentru montarea și punerea în funcțiune a echipamentelor
- Activități de proiectare și asistență tehnică – cheltuieli pentru documentații suport și obținere avize, acorduri, autorizații (Faza SF, Faza PT și asistență tehnică pe perioada de implementare a proiectului).

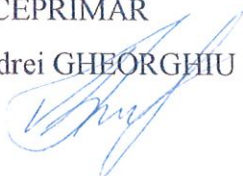
Sistemul inteligent de transport este descris minimal, urmând ca la elaborarea documentației specifice să fie detaliate și structurate subansamblele pentru o funcționalitate optimă.

Se va avea în vedere achiziția de echipamente cu un consum energetic redus, care să determine eficientizarea consumului de energie. Astfel, se va avea în vedere ca echipamentele utilizate să îndeplinească cerințele privind randamentul energetic, în concordanță cu prevederile Directivei 2009/125/CE de instituire a unui cadru pentru stabilirea cerințelor în materie de proiectare ecologică aplicabile produselor cu impact energetic.

În plus, prin implementarea submăsurilor de digitalizare se va înregistra o reducere a emisiilor de GES din transportul rutier. Spre exemplu, o scădere semnificativă a emisiilor de GES se estimează că se va produce urmare a implementării soluțiilor integrate de management al traficului, dar și prin implementarea sistemelor care reduc rata accidentelor și congestiile, a sistemelor care vor permite circulația vehiculelor autonome, mai puțin poluante etc.

Investiția propusă urmărește îndeplinirea obiectivelor strategice și operaționale stabilite prin *Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a Municipiului Râmnicu Vâlcea* privind reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> și 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.

VICEPRIMAR  
Andrei GHEORGHIU



Director executiv adjunct  
Mirela Turcu



Șef Serviciu  
Laura Ciurcu



Președinte de ședință,  
Secretar general,

