



PROIECT
DE
HOTĂRĂRE

ROMÂNIA
JUDEȚUL IALOMIȚA
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI SLOBOZIA

Adresa: Slobozia, Strada Episcopiei nr. 1, 920023, Județul Ialomița
Telefon: 0243/231.401, Fax: 0243/212.149
Website: <http://www.sloboziai.ro> Email: office@municipiulslobozia.ro



Nr. 51753/12.05.2021

HOTĂRĂRE

referitoare la modificarea HCL nr. 16/31.01.2019 privind aprobarea studiului de oportunitate privind „MODERNIZAREA TRANSPORTULUI PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL SLOBOZIA”

Consiliul Local al Municipiului Slobozia, județul Ialomița, întrunit în ședința extraordinară din data demai 2021,

Având în vedere:

- Referatul de aprobare al domnului Primar Soare Dragoș;
- Raportul de specialitate al Direcției Economice – Serviciul Programe și Strategii de Dezvoltare Locală, înregistrat la Primăria Municipiului Slobozia sub nr. 51641/2021;
- Studiul de Oportunitate întocmit de SC EDG CONSULT SRL;
- Raportul de avizare al Comisiei Juridice și de Disciplină din cadrul Consiliului Local Slobozia;
- Prevederile Hotărârii Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, art. 44 alin. 1 din Legea nr. 273/ 2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare; HCL nr. 16/31.01.2019 privind aprobarea studiului de oportunitate privind „MODERNIZAREA TRANSPORTULUI PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL SLOBOZIA”; ale art. 59 din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul prevederilor art. 129 alin. (2) lit.b) și d), coroborat cu alin. (4) lit. d), alin. (7) lit. k) și n), respectiv ale art 139 alin. (1) coroborat cu prevederile art. 5 lit. cc) și alin. (3) lit. a), din Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art. I. - Se aprobă modificarea și actualizarea Anexei nr. 1 la HCL Slobozia nr. 16/31.01.20219 referitoare la aprobarea Studiului de Oportunitate privind „MODERNIZAREA TRANSPORTULUI PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL SLOBOZIA”, conform Anexei, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. II. - Celelalte prevederi ale HCL Slobozia nr. 16/31.01.2019 rămân neschimbate.

Art. III. - Prezenta hotărâre va fi adusă la cunoștința cetățenilor prin afișare la sediul Primăriei municipiului Slobozia și pe site-ul www.sloboziai.ro.

Art. IV - Prezenta hotărâre va fi comunicată, prin grija Secretarului General al Municipiului Slobozia, Direcției Economice – Serviciul Programe și Strategii de Dezvoltare Locală, în vederea aducerii la îndeplinire.

Avizat,
Secretar General Municipiu

Nr. 51751/12.05.2021

REFERAT DE APROBARE

la proiectul de hotărâre referitor la modificarea HCL nr. 16/31.01.2019 privind aprobarea studiului de oportunitate privind „MODERNIZAREA TRANSPORTULUI PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL SLOBOZIA”

Supunem spre aprobare proiectul de hotărâre promovat în urma referatului de specialitate al Direcției Economice – Serviciul Programe și Strategii de Dezvoltare Locală.

Având în vedere corespondența cu Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, din data de 12.04.2021, cu privire la specificațiile tehnice ale autobuzelor ce trebuie achiziționate de UAT Municipiul Slobozia prin contractul de finanțare nr. 5325/23.04.2020, aferent cererii de finanțare depuse în cadrul Axei 4 a POR 2014- 2020, cod SMIS 128393, cu titlul *Modernizarea transportului public în Municipiul Slobozia*, s-a concluzionat că, în cazul în care achiziția va fi lansată cu aceste specificații, nu se vor prezenta ofertanți.

Astfel, au fost transmise de către Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației limitele minimale și maximale în care trebuie să se încadreze autobuzele electrice și pe cale de consecință, Studiul de Oportunitate referitor la achiziția de autobuze electrice trebuie modificat.

De asemenea, în urma modificării numărului de pasageri transportați în cadrul sistemelor de transport public de călători modernizate din cadrul Studiului de Fezabilitate și a studiului de trafic aferente proiectului, este necesară revizuirea acestor valori și în cadrul Studiului de Oportunitate.

Revizuirea a fost realizată de aceeași societate care a elaborat inițial Studiul de Oportunitate, respectiv SC EDG CONSULT SRL.

Urmare celor precizate mai sus, se va modifica Anexa nr. 1 la HCL nr. 16/31.01.2019 prin actualizarea informațiilor cu noile valori estimate ale numărului de pasageri transportați în cadrul sistemelor de transport public de călători modernizate, dar și a specificațiilor autobuzelor privind limitele minimale și maximale, conform Anexei atașată prezentului proiect de hotărâre.

PRIMAR,
Soare Dragos



ROMÂNIA
JUDEȚUL IALOMIȚA
MUNICIPIUL SLOBOZIA

Slobozia, Strada Episcopiei nr.1, 920023, Județul Ialomița CUI 4365352
Tel: 0243-231401, Fax: 0243-212149 www.sloboziaiail.ro e-mail:
office@municipiulslobozia.ro



Serviciul Programe și Strategii de Dezvoltare Locală
Nr. 51641/11.05.2021

REFERAT

Având în vedere corespondența cu Ministerul Lucrărilor Publice, Dezvoltării și Administrației, din data de 12.04.2021, cu privire la specificațiile tehnice ale autobuzelor ce trebuie achiziționate de UAT Municipiul Slobozia prin contractul de finanțare nr. 5325/23.04.2020, aferent cererii de finanțare depuse în cadrul Axei 4 a POR 2014- 2020, cod SMIS 128393, cu titlul *Modernizarea transportului public în Municipiul Slobozia*, s-a concluzionat că, în cazul în care achiziția va fi lansată cu aceste specificații, nu se vor prezenta ofertanți.

Astfel, au fost transmise de către MLPDA limitele minimale și maximale în care trebuie să se încadreze autobuzele electrice și pe cale de consecință, Studiul de Oportunitate referitor la achiziția de autobuze electrice trebuie modificat.

De asemenea, în urma modificării numărului de pasageri transportați în cadrul sistemelor de transport public de călători modernizate din cadrul Studiului de Fezabilitate și a studiului de trafic aferente proiectului, este necesară revizuirea acestor valori și în cadrul Studiului de Oportunitate.

Revizuirea a fost realizată de aceeași societate care a elaborat inițial Studiul de Oportunitate, respectiv SC EDG CONSULT SRL.

Având în vedere prevederile OUG nr. 57/2019, privind Codul Administrativ, se impune supunerea spre aprobare în ședința de Consiliu Local a modificării și completării Hotărârii Consiliului Local nr. 16/31.01.2019, privind aprobarea Studiului de Oportunitate privind "Modernizarea transportului public local în Municipiul Slobozia".

Șef Serviciu,
Ciobanu Alina

Întocmit,
Florina Bălan

Vizat,
Serviciul Juridic

Subiect: Fwd: Autobuze electrice Slobozia
de la: Alina Ciobanu <alina.ciobanu@municipiulslobozia.ro>
Data: 11.05.2021, 14:55
Către: Olteniceanu Gabi <gabi.olteniceanu@municipiulslobozia.ro>

Alina CIOBANU
Şef Serviciu
Serviciul Programe şi Strategii de Dezvoltare Locală
MUNICIPIUL SLOBOZIA
Tel. 0737987186

Tipăreşte acest mesaj doar dacă este absolut necesar. Reciclează şi protejează mediul înconjurător!

----- Mesaj redirectionat -----

Subiect:RE: Autobuze electrice Slobozia
Data:Mon, 12 Apr 2021 10:51:13 +0300
de la:Daniel Valceanu <daniel.valceanu@mdrap.ro>

Răspuns către:daniel.valceanu@mdrap.ro

Organizație:MDRAPFE

Către:'Alina Ciobanu' <alina.ciobanu@municipiulslobozia.ro>
CC:'Florina Balan' <florina.balan@municipiulslobozia.ro>, liviu.bailesteanu@mdrap.ro

Draga Alina,

Atasat ai specificatiile tehnice aferente achizitiei de 8 AbE pentru Slobozia, cu propunerile de modificare/completare operate cu tack changes sau comment-uri, evident in limita experientei mele non-tehnice.

De asemenea, este bine de completat textul CS, astfel: "Autobuzele electrice vor deține omologările acordate de către autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, în categoria M3 clasa I, în baza Directivei-cadru nr. 46/2007 sau a Regulamentului (UE) 2018/858 sau omologari naționale de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici emise de RAR conform Legii nr. 230/2003 pentru aprobarea OG nr. 78/2000 privind omologarea vehiculelor rutiere și eliberarea cărții de identitate a acestora, în vederea admiterii în circulație pe drumurile publice din România, Ordinului ministrului lucrărilor publice, transportului și locuințelor nr. 211 din 11 februarie 2003 pentru aprobarea Reglementărilor privind omologarea de tip și eliberarea cărții de identitate a vehiculelor rutiere, precum și omologarea de tip a produselor utilizate la acestea - RNTR 2, cu modificările și completările ulterioare."

Pentru omologare, avand in vedere ca ofertantii clasici de pe piata romaneasca nu au toti produsele omologate, este bine de completat, astfel:

"Autovehiculele ofertate sunt omologate cu certificat de omologare națională de tip pentru autovehicule fabricate în serii mici emis de RAR;

sau

Autovehiculele ofertate au certificat de omologare de tip CE emis de autoritățile competente în unul din statele membre ale UE.

În ambele variante, omologările de tip trebuie sa fie valabile la data livrării.

Dacă varianta sau versiunea ofertată conform cerințelor din prezentul Caiet de sarcini nu se regăsește

m ses, pentru ca mai apoi sa luam legatura cu elaboratorii si sa vina cu o erata, ca sa putem lansa achizitia.

In acest fel ne asiguram ca vom avea oferte.

Cu multumiri anticipate,

--

Alina CIOBANU

Şef Serviciu

Serviciul Programe şi Strategii de Dezvoltare Locală MUNICIPIUL SLOBOZIA Tel. 0737987186

Tipăreşte acest mesaj doar dacă este absolut necesar. Reciclează şi protejează mediul înconjurător!

— Ataşamente: —

Specificatii tehnice autobuze_Slobozia.doc

199 KB



ROMÂNIA
JUDEȚUL IALOMITA
MUNICIPIUL SLOBOZIA

Slobozia, Strada Episcopiei nr. 1, 920023, Județul Ialomița CUI 4365352
Tel: 0243-231401, Fax: 0243-212149 www.slobozia.ro e-mail:
office@municipiulslobozia.ro



Anexa 1 Centralizator parametri tehnici minimali și maximali*
Autobuze electrice

Parametru	Descriere	Valoare	U.M.	Specificații conform S.O.
Dimensiuni	Lungime (minim)	10.000	mm	P. 57, 111
	Lungime (maxim)	11.500	mm	P. 111
	Lățime fără oglinzi exterioare (maxim)	2.550	mm	
	Lățime totală, maxim 2.550 mm (fără oglinzi exterioare)			p. 111
	Lățime totală, maxim 2.500 - 2.600 mm			p. 57
	Înălțime (maxim)	3.500	mm	
	Înălțime totală, maxim 3.200 - 3.500 mm			p. 57
	Înălțime totală, maxim 3.500 mm			p. 111
	Înălțime compartiment pasageri (minim)	2.100	mm	
	Înălțimea interioară a compartimentului pentru călători, minim 2.100 mm			p. 111
Uși acces: minim 2 uși din care 1 ușă cu 2 foi (dublă)	2	buc		
Minim 2 uși cu funcționare automată pt călători, situate pe partea dreaptă, din care una dublă având lățimea de minim 1.200 mm.			p. 110, 120	
Capacitate călători (minim)	50	-		
Propunem prin acest Studiu de Oportunitate să				p. 50, 386

Comment [DV1]: Vehiculele oferite pe piața românească până în prezent la lungimea de cea. 10 m (intervalul 9500 mm – 10.850 mm cum este prevăzut în CS elaborate de MDLPA) sunt următoarele: Terza: 9496 mm, Karsan: 10.750 mm, SOR: 9.750 mm, BMC: 9500-10800 mm, Bozankaya: 10.750 mm, Golden Dragon: 10.740 mm.

Comment [DV2]: Este ok!

Comment [DV3]: Trebuie corelată cu valoarea de mai sus: 2550 mm? Nu are cum să ajungă la 2.600 mm. De corelat sau eliminat!

Comment [DV4]: În CS ale MDLPA s-a mers pe valoarea maximă de 4000 mm.

Comment [DV5]: De eliminat (Valoare redundantă în contextul cerinței similare de mai sus!

Comment [DV6]: Ok!

Comment [DV7]: Am reformulat! La vehiculele de cea. 10 m, posibilitatea de ofertare a unui autobuz cu configurație de 3 uși este nulă! Configurațiile existente pe piață sunt de 2+1, 1+2 (ușă dublă de minim 1200 mm și ușa simplă de minim 650 mm).

<p>fie achiziționate 6 vehicule de capacitate maximă 24 pasageri.</p> <p>Suprafață utilă/călător</p> <p>Autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 28 de persoane pe scaune (calculată la 0,125 m²/călător în picioare, conform CEE-ONU R 107), plus conducătorul auto.</p>	0.125	m ²	p. 110
<p>Locuri pe scaune (călători + conducător auto)(minim)</p> <p>Numărul total de pasageri ce pot fi transportați de un autobuz electric depinde de volumul de baterii montate și de locurile unde vor fi amplasate acestea, în general fiind considerat de minim 70 persoane din care minim 27 pe scaune + conducătorul auto (27+1). Din acest total se consideră un loc pentru amplasarea de fotolii rulante pentru persoane cu dizabilități și numărul de locuri pe scaune fixe sau pliante, care depinde de configurația aleasă de beneficiar pentru amplasarea ușilor de acces în autobuz, precum și numărul acestor uși.</p>	24+1	-	p. 58
<p>Autobuzele electrice vor avea o capacitate de transport de minim 28 de persoane pe scaune (calculată la 0,125 m²/călător în picioare, conform CEE-ONU R 107), plus conducătorul</p>			p. 110

Comment [DV8]: Minim 24+1 este capacitatea pe scaune! De corectat!

Comment [DV9]: Minim 50 persoane din care 24+1 pe scaune.

Comment [DV10]: 24+1! De corectat!

	auto.			
Performanțe	Viteza maximă (cu DLV)	70	km/h	
	Viteza maximă (cu dispozitiv limitator de viteză reglabil-DLV) limitată la 70 km/h			p. 58
	Viteza maximă (cu dispozitiv limitator de viteză reglabil) limitată la 70 km/h (CEE - ONU R 68, R 89, Directiva 92/24/CE, HG 899/2003, cu toate modificările și completările ulterioare);			p. 112
	Autonomie (minim)	60	km	
	Autonomia autobuzelor electrice va fi de minim 60 km în condițiile în care funcționează sistemul de încălzire sau climatizare la capacitatea maximă de utilizare a instalației de răcire/încălzire și cu încărcare maximă de persoane			p. 115
Caracteristici mecanice	Suspensie față	Funcție kneeling	-	
	Suspensia va fi integral pneumatică, gestionată electronic, cu posibilitatea ajustării gârzi la sol pe o singură parte pentru accesul persoanelor care se deplasează cu căruciorul rulant (funcția de înclinare-kneeling), cât și integral în situațiile de drum cu denivelări cu limitarea vitezei de deplasare.			p. 110-111
	Suspensie spate	Funcție kneeling	-	
	Sistem de frânare (puntea față)	EBS/ABS	-	

Comment [DV11]: Ok!

Comment [DV12]: Ok!

Comment [DV13]: Ok!

Comment [DV14]: Ok!

Autobuzul electric este echipat cu un sistem de frânare cu discuri atât pe puntea față cât și pe puntea spate cu control al frânării și tracțiunii de tip EBS (ABS/ASR).			p. 59
Sistem de frânare (puntea spate)	EBS/ABS/ASR	-	
<p>Sistem de frânare auxiliar</p> <p>Recuperativ</p> <p>-</p> <p>In timpul rularii autobuzului electric, fluxul de energie realizează următorul circuit: baterii, elemente de comandă și control, respectiv mașina electrică (care funcționează în regim de motor, respectiv în regim de generator) care realizează conversia energiei electrice în energie mecanică cu un randament de peste 90%. Energia mecanică astfel obținută va fi transmisă roților motoare cu ajutorul elementelor mecanice de transmisie. Autonomia autobuzului electric trebuie să fie asigurată de energia stocată în baterii, la care se adaugă energia recuperată pe durata frânării recuperative de energie. Cantitatea de energie recuperată depinde de mai mulți factori, respectiv profilul de altitudine al traseului, perioadele de frânare, comportamentul conducătorului auto etc.</p> <p>Energia astfel recuperată va fi utilizată local, pentru a acoperi energia utilizată de consumatorii auxiliari</p>	Recuperativ	-	<p>p. 57</p> <p>p. 59</p>

Comment (DV15): Va recomand sa va consultati cu specialistul de la operatorul de transport public local.

<p>(încălzire, ventilație, AC, iluminat, etc.) sau pentru a încărca bateriile, în cazul în care energia produsă depășește nivelul consumului instantaneu.</p> <p>Frână auxiliară (de încetinire), electrică, recuperativă și reostatică.</p>			p. 119
<p>Frână de staționare pantă</p> <p>Frâna de staționare va permite menținerea vehiculului oprit, încărcat la sarcină maximă, pe o pantă sau rampă de minim 18 %;</p> <p>Frâna de staționare va permite menținerea autovehiculului oprit, încărcat la sarcină maximă, pe o pantă sau rampă de minim 18%;</p>	18	-	p. 58 p. 112
<p>Frână de stație</p> <p>Frână de stație (BUS-STOP) va fi controlată cu microprocesor și va fi activată automat la deschiderea ușilor sau la comandă manuală a conducătorului auto. Frâna de stație va fi acționată pneumatic, cu comandă electrică, pe discurile de frână la opririle în stații cu ușile deschise. Frâna de stație va avea prioritate de funcționare la acționarea simultană accidentală a pedalelor de frână și de accelerație. Frâna de stație va fi echipată cu instalație electronică de supraveghere care va asigura protecția antiblocare și protecția</p>	Start/Stop	-	p. 119

Comment [DV16]: De eliminat! Frâna trebuie să fie electrică și recuperativă!

	<p>antipatinare conectată prin magistrala de date la computerul de bord.</p> <p>Soluția constructivă va permite diagnoza, controlul și refacerea parametrilor prin rețeaua CAN.</p> <p>Sistemul electronic va furniza informații cu privire la gradul de uzură al garniturilor de frână cu avertizare optică la bord în momentul atingerii limitei inferioare de uzură. Frâna de oprire va acționa pneumatic pe discurile de frână la opririle în stații cu ușile deschise.</p>			
<p>Sistem direcție</p>	<p>Sistemul de direcție este de tip direcție servoasistată și permite realizarea unui unghi de brațaj de maxim 60° care facilitează obținerea unei raze de viraj a roții exterioare de maxim 12,5 m. Autobuzele electrice sunt echipate cu anvelope fără cameră și jante de tip tubeless. Pentru asistență la accelerare se impune un sistem de control antipatinare de tip ASR, iar la frânare se utilizează sistemul anti-blocare ABS.</p>	<p>Servoasistată</p>	<p>-</p>	<p>p. 59</p>
<p>Aer comprimat</p>	<p>Instalația de aer comprimat</p> <p>Instalația de preparare, stocare și distribuție a aerului comprimat va cuprinde: compresorul, filtrul separator, filtrul uscător, rezervoarele de aer comprimat, conductele și conectorii, supapele, robinetele, etc.</p>	<p>Compresor</p>	<p>-</p>	<p>p. 117</p>

Comment [DV17]: De consultat specialistul de la operatorul public de transport!

Comment [DV18]: OK!

	<p>Anvelope față</p> <p>Autobuzele electrice sunt echipate cu anvelope de tip All Seasons (M+S), fără cameră și jante de tip tubeless.</p> <p>Pentru asistență la accelerare se impune un sistem de control anti-patinare de tip ASR, iar la frânare se utilizează sistemul anti-blocare ABS</p> <p>Autobuzele electrice vor fi echipate cu anvelope de tip All Seasons (M+S), urbane, fără cameră (Tubeless). Din punct de vedere a performanțelor, anvelopele vor face parte din categoria „Premium”. Conform acestei clasificări anvelopele vor avea următoarele caracteristici (Directiva 92/23/CE, 2001/43/CEE, cu toate modificările și completările ulterioare):</p> <p>Jantele vor fi de tipul tubeless, fără inel demontabil</p> <p>Anvelope minim 120.000 km</p> <p>Tip anvelope All-Seasons</p> <p>Anvelope spate Tubeless</p> <p>Tip anvelope All-Seasons</p>	<p>Tubeless</p>	<p>-</p>	<p>p. 59</p> <p>p. 119</p> <p>p. 143</p>	
Echipamente auxiliare	Sistem încălzire	DA	-	p. 59, 128, 129, 142,	
	Temperatură încălzire (la 15 °C exterior)	+ 15	°C		
	Sistemul de încălzire va asigura în compartimentul pentru călători o			p. 129	

Comment [DV19]: Am corelat cu cerinta de mai jos

Comment [DV20]: Ok!

Comment [DV21]: Ok!

<p>temperatură de minim +15°C la o temperatură a mediului exterior de -15°C. în compartimentul pentru călători instalația de încălzire va fi montată în partea de jos la nivelul podelei, în extremitățile laterale și protejată de grile difuzoare. Numărul și amplasarea acestora va asigura o distribuție uniformă în tot compartimentul pentru călători.</p>			
<p>Sistem aer condiționat</p> <p>Instalație de condiționare a aerului pentru compartimentul pentru călători și cabina conducătorului auto cu funcție de răcire;</p> <p>Asigurarea microclimatului pe timp de vară (sezon cald) Microclimatul compartimentului călătorilor și al postului de conducere, pe timp de vară, va fi asigurat printr-o instalație de aer condiționat compusă din una sau mai multe unități pentru întregul autobuz electric. Microclimatul pentru postul de conducere va fi asigurat de o instalație de aer condiționat independentă</p>	<p>DA</p>	<p>-</p>	<p>p. 128</p> <p>p. 129</p>
<p>Temperatură răcire (la + 35 °C exterior)</p> <p>Instalațiile de aer condiționat vor asigura o temperatură optimă de confort termic, în</p>	<p>+ 25</p>	<p>°C</p>	<p>p. 129</p>

Comment [DV22]: Ok!

	<p>conformitate cu reglementările de specialitate și cu posibilitatea de realizare a pragului termic de +25°C la o temperatură a mediului exterior de +35°C. Sistemul va oferi posibilitatea reglării atât a temperaturii cât și a debitului de aer separat pentru compartimentul pentru călători și separat pentru postul de conducere. Pornirea și oprirea aerului condiționat va fi realizată automat de la bordul autobuzului electric, respectiv din dispecerat pentru asigurarea unei temperaturi optime de confort termic.</p>			
	<p>Clasă protecție echipamente de pe acoperiș</p> <p>Gradul de protecție al motoarelor va fi minim IP 65.</p>	IP 65	-	p. 113
	<p>Carcasele echipamentelor amplasate pe acoperiș vor avea gradul de protecție de minim IP 65.</p>			p. 114
	<p>Iluminat zonă călători (minim)</p> <p>Instalația de iluminare interioară va fi de tip LED (Light-Emitting Diode) alimentată la 24 Vcc și va avea următoarele caracteristici: Iluminatul în planul de lectură al călătorilor așezați pe scaune va fi de 140Lx.</p>	140	Lx	p.130
	<p>Iluminat zonă scări</p>	80	Lx	

Comment [DV23]: Ok! Dar cred ca este vb de un singur motor!

Comment [DV24]: Ok!

Comment [DV25]: Ok!

	(minim) Iluminatul din zona scării va fi de minim 80Lx			p. 130	
Motor electric	Model	Central/Hub	-	p. 58	Comment [DV26]: OK!
	Tip	ASM/PMS	-		
	Invertor	DA	-	p. 58, 69, 70, 112, 125	
	Generator	DA	-	p. 58, 59, 60, 64, 65, 66, 67, 69, 70, 72, 99, 100, 103, 112,	
	Răcire	Apă/Aer/Antigel	-		
	Grad protecție motor Gradul de protecție al motoarelor va fi minim IP65.	IP65	-	p. 113	
	Clasă bobinaj motor Bobinajul va fi realizat în clasa C-200.	C200	-	p. 113	Comment [DV27]: Dacă păstrați cerința de mai sus, trebuie să o eliminați!
	Putere nominală (minim) Puterea nominală totală a unității electrice de tracțiune este cuprinsă între 100 și 200 kW, având cuplu motor maxim la turații relativ reduse.	120	kW	p. 58	Comment [DV29]: De corelat cu cerința de mai sus! Corect este 120 kW! La fel și mai jos!
	Număr de poli Minim 4 poli	4	-	P. 113	
	Recuperare energie de frânare (minim)	80	%	p. 113	Comment [DV30]: OK!

	Motorul/hub-ul funcționează și ca generator electric, în regimul de frânare recuperativă de până la 80 % din energia de frânare.			p. 58
Sistem energie electrică	Tip baterii	Lithium	-	p. 114
	Bateriile vor fi de ultimă generație, cu tehnologie Lithium, sau echivalent cu o densitate mare a energiei înmagazinate, respectiv cu un volum și o masă minimă (maxim 1500-2000 kg) pentru realizarea autonomiei solicitate, cu o siguranță maximă în exploatare în condițiile climatice în care vor funcționa.			
	Capacitate suplimentară (maxim)	15	kWh	P.115
	Se solicită adoptarea unei soluții pentru extinderea autonomiei autobuzului electric prin intermediul unei baterii suplimentare de maximum 15 kWh, separată de sistemul principal de baterii electrice, care să fie utilizată doar în situațiile în care capacitatea bateriilor principale scade sub nivelul de 20% și care va asigura o autonomie suplimentară cuprinsă între 10 ... 15 km.			
	Autonomie suplimentară (minim)	10	km	p. 115
autonomie suplimentară cuprinsă între 10 ... 15 km				
Greutate (maxim)	1500	kg		
Bateriile vor fi de				p. 114

Comment [DV31]: OK!

Comment [DV32]: Va recomand sa introduceti chiar factor de evaluare, ma refer la greutatea bateriilor: < intre 1500 punctaj maxim, intre 1501-2000, > 2001 kg 0 puncte.

Comment [DV33]: 10 km... de corect!

ultimă generație, cu tehnologie Lithium, sau echivalent cu o densitate mare a energiei înmagazinate, respectiv cu un volum și o masă minimă (maxim 1500-2000 kg) pentru realizarea autonomiei solicitate, cu o siguranță maximă în exploatare în condițiile climatice în care vor funcționa.			
Durata de viață	5	ani	p. 114
Timpul de utilizare va fi de minim 5 ani în care acestea își vor păstra o capacitate de înmagazinare a energiei de minim 80% din capacitatea inițială.			
Cicluri încărcare/descărcare	2000 ... 3000	-	
Capacitate încărcare (după 5 ani)	80	%	p. 58
Timpul de utilizare pentru baterii este de minim 5 ani în care trebuie să își păstreze o capacitate practică de înmagazinare de minim 80 % din capacitatea inițială.			
Sistem de răcire	Apă/Aer/Antigel	-	
Încărcare Plug-in/Pantograf	DA	-	p. 116
Încărcarea rapidă a autobuzelor electrice se va realiza prin intermediul unui pantograf cu construcție specială, montat pe acoperișul autobuzelor, sau echivalent (spre exemplu pantograf invers). De asemenea, se acceptă și Soluția plug-in!			
Tehnologie IGBT	DA	-	
Recuperare energie	DA	-	

Comment [DV34]: 2000 kg. De coriat!

Comment [DV35]: Acceptati si Soluția de încărcare plug-in/majoritatea oferă acest sistem de încărcare!

	<p>Puterea efectivă încărcare rapidă (minim)</p> <p>Puterea efectivă la ieșirea din sistemul de încărcare va fi de minim <u>300-150</u> kW la un curent de până la 750 A;</p>	300-150	kW	p. 116
	<p>Curent încărcare (minim)</p> <p>Puterea efectivă la ieșirea din sistemul de încărcare va fi de minim <u>40</u> kW/autobuz la un curent de minim <u>100</u> A.</p>	100	A	p. 116
	<p>Încărcare lentă (maxim)</p> <p>Bateriile admit o încărcare rapidă într-un interval de timp de 5-10 minute pentru o autonomie de 10-20 km și o încărcare lentă (overnight) într-un interval de timp de maxim 6 ore pentru un maxim de autonomie, fără să își piardă calitățile funcționale, prin cuplarea autobuzului electric la rețeaua trifazată de joasă tensiune (400 Vca).</p> <p>Sistemul de încărcare lentă (minim 40 kW pentru fiecare autobuz electric livrat) va aduce bateriile la nivelul optim de încărcare (100 %) pe timpul nopții printr-o încărcare convențională, direct de la rețeaua trifazată de joasă tensiune (400 Vca), într-un interval de timp de 4 ... 6 ore și va avea următoarele caracteristici generale:</p>	6	h	p. 58 p. 116
	<p>Puterea efectivă încărcare lentă (minim)</p>	40	kW	p. 116

Comment [DV36]:ck

	Puterea efectivă la ieșirea din sistemul de încărcare va fi de minim 40 kW/autobuz la un curent de minim 100 A;			
	Curent încărcare (minim) Puterea efectivă la ieșirea din sistemul de încărcare va fi de minim 40 kW/autobuz la un curent de minim 100 A;	100	A	p. 116
	Eficiența energetică (minim) Eficiența energetică va fi de minim 95%;	95	%	p. 116
	Coefficient de putere (minim) Coefficient de putere va fi mai mare sau egal cu 0,98;	0,98	-	p. 116
	Tensiune ieșire încărcare Tensiunea de ieșire a sistemului de încărcare va fi de 400 ... 800 Vcc.	400 ... 800	Vcc	p. 116, 117,
Auxiliare	Echipament Wi-Fi	DA	-	
	Sistem diagnosticare SIGDE Computerul de bord va fi integrat cu sistemul informatic de gestiune și diagnosticare electronică a autobuzelor electrice (SIGDE). Producătorul va furniza aplicațiile software de analiză și diagnoză pentru autovehicul Computerul de bord cu afișaj digital multifuncțional va încorpora tehnologia pentru	DA	-	p. 124

<p>stocare, prelucrarea datelor și afișarea referitoare la funcționarea, exploatarea, monitorizarea, diagnosticarea autovehiculului (OBD);</p>			
<p>Sistem management trafic CGMT</p> <p>Autobuzele electrice sunt echipate cu sistem de informare audio-video a călătorilor. Acest sistem de informare audio-video este integrat cu computerul gestiune și management trafic (CGMT) sub a cărei comandă funcționează. De asemenea, autobuzele electrice sunt echipate cu sistem de numărare a călătorilor (sistem cu senzori inteligenți 3D și cu un analizor de date), care sunt integrate cu sistemul CGMT și care permit urmărirea și înregistrarea numărului de călători transportați pe anumite intervale de timp, stație, linie, număr vehicul etc.</p> <p>Datele vor fi transferate pe ieșiri standardizate, care în legătură cu computerul de gestionare management de trafic (CGMT) vor efectua transmiterea de date online și wireless în autobaza utilizatorului, sau la locurile de parcare în vederea analizării acestora.</p>	<p>DA</p>	<p>-</p>	<p>p. 60,</p> <p>P.124,</p>
<p>Sistem audio-video informare călători</p> <p>Sistem audio-video de informare a călătorilor</p>	<p>DA</p>	<p>-</p>	<p>p.132</p>

	<p>Sistem numărare călători</p> <p>Comunicarea și interfața cu alte sisteme (numărare călători, etc.);</p>	DA	-	p. 140, 143, 153,
	<p>Sistem supraveghere video</p> <p>Autobuzele electrice sunt prevăzute cu un sistem de supraveghere video la interior și la exterior, unitatea de înregistrare video digitală, instalată pe autobuzul electric, conținând o memorie nevolatilă pentru înregistrarea evenimentelor pentru o perioadă de cel puțin 30 de zile.</p>	DA	-	p. 60, 132, 137,
	<p>Prize USB pentru încărcare device-uri pasageri</p> <p>Autobuzele electrice vor fi echipate de către producător cu o instalație electrică de alimentare cu tensiune continuă și stabilizată de + 5 V, cu conectori (prize) de tip port USB pentru încărcarea dispozitivelor electronice ale pasagerilor. Acești conectori (prize) USB trebuie să fie disponibile la toate locurile corespunzătoare scaunelor de la geam (pot fi incluse și variante prin care prin aceeași priză cu două mufe USB se asigură conectivitatea la două scaune de la geam adiacente), și în plus un conector (priză) cu două porturi USB în spațiul central opus ușii de la mijloc. Conectorii (prizele) vor fi concepute</p>	DA	-	p. 142

	In așa fel încât înlocuirea acestora să poată fi realizată ușor.			
	Camere digitale- (minim)	3-7	buc	p. 137
	Autobuzele electrice vor fi prevăzute cu un sistem de supraveghere video la interior și la exterior. Sistemul va cuprinde camere digitale color, cu înregistrare audio, de înaltă rezoluție, de tip dom, cu carcasă antivandalism amplasate după cum urmează.			
Garanție	Durată de funcționare (minim)	15	ani	p. 112
	Durata de funcționare de minim 15 ani;			p. 144
	Autobuzele electrice vor avea o durată de bună funcționare de minim 15 ani, respectiv o durată de utilizare fără reparație generală de minim 8 ani.			
	Garanție autobuz electric (minim)	500000	km	
		sau		
		5	ani	p. 145
	Toate materialele și reperele consumabile care vor fi înlocuite inclusiv lubrifianți, filtre, becuri, etc., pentru 500000 km sau 5 ani /autobuz electric de la punerea în funcțiune vor fi furnizate de către ofertant pentru toată perioada de garanție, fără nici un cost pentru beneficiar.			
	Caroserie la coroziune (minim)	8	ani	
	Caroserie minim 8 ani;			p. 143
	Podeta și covor podeta (minim)	8	ani	

Podea și covor podea inclusiv sistem de lipire minim 8 ani;			P.143
Baterii electrice (minim)	5	ani	
Bateriile electrice minim 5 ani;			p. 144
Echipamente electrice/electronice	5	ani	
Instalația de informare călători, etc. minim 5 ani.			p. 144
Anvelope (minim)	120000	km	
Anvelope minim 120000 km;			p. 143
Puntea față/spate (minim)	500.000	km	
Puntea față minim 500000 km;			p. 144
Componente de cauciuc (minim)	8	ani	
Componentele de cauciuc minim 8 ani;			p. 144
Discuri de frână (minim)	300000	km	
Discurile de frână: minim 300000 km.			p. 144
Utilizare fără reparație capitală	5/ minim 500.000	Ani/ km	
durată de utilizare fără reparație generală de minim 8 ani.			p. 144
Utilizare baterii (încărcare 80 %)	5	ani	
Durata de utilizare a bateriilor electrice de minim 5 ani. Dacă după o lună de zile de încărcare la capacitatea maximă a bateriilor, în condiții de exploatare normală a autobuzelor electrice, capacitatea de încărcare a bateriilor scade sub valoarea de 80%, valoare rezultată			p. 112

Comment (DV37): Mai nou pe piata asteptarile sunt de a garanta 350000 km. Justificarea este ca nici in Bucuresti un autobuz nu circula mai mult de 75000 km/an

	din analiza datelor comunicate prin sistemul de monitorizare a energiei înmagazinate în baterii, acestea vor fi clasificate neconforme, iar ofertantul declarat câștigător va avea obligația de a înlocui bateriile respective în perioada de garanție.			
--	---	--	--	--



Comisia Juridică și de Disciplină

RAPORT DE AVIZARE

la proiectul de hotărâre referitor la modificarea HCL nr. 16/31.01.2019 privind aprobarea studiului de oportunitate privind „MODERNIZAREA TRANSPORTULUI PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL SLOBOZIA”

Comisia Juridică și de Disciplină, întrunită în ședință în data de a luat în discuție următoarele materiale:

- Referatul de aprobare al domnului Primar Soare Dragoș;
- Raportul de specialitate al Direcției Economice – Serviciul Programe și Strategii de Dezvoltare Locală, înregistrat la Primăria Municipiului Slobozia sub nr. 51641/2021;
- Studiul de Oportunitate întocmit de SC EDG CONSULT SRL;
- Proiectul de hotărâre promovat de către dl. Primar.

Comisia a constatat următoarele:

- Proiectul de hotărâre are la bază prevederile Hotărârii Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, art. 44 alin. 1 din Legea nr. 273/ 2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare; HCL nr. 16/31.01.2019 privind aprobarea studiului de oportunitate privind „MODERNIZAREA TRANSPORTULUI PUBLIC LOCAL ÎN MUNICIPIUL SLOBOZIA”; ale art. 59 din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, cu modificările și completările ulterioare; art. 129 alin. (2) lit.b) și d), coroborat cu alin. (4) lit. d), alin. (7) lit. k) și n), respectiv ale art 139 alin. (3) lit. a) din Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

Având în vedere cele specificate mai sus, Comisia Economico-Financiară, analizând materialele prezentate,

AVIZEAZĂ FAVORABIL/NEFAVORABIL/CU AMENDAMENT

.....
.....
.....

proiectul de hotărâre și propune aprobarea lui

PREȘEDINTE,
Buzoianu Stoian

SECRETAR,
Mușat Gabriel