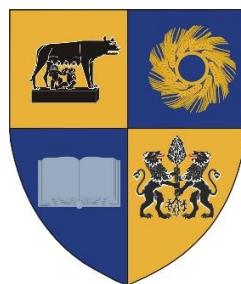


Anexa 1

**STUDIU DE FEZABILITATE
PENTRU OBIECTIVUL
ASIGURAREA INTRASTRUCTURII PENTRU TRANSPORTUL VERDE -
ITS/ALTE INFRASTRUCTURI TIC (SISTEME INTELIGENTE DE
MANAGEMENT URBAN / LOCAL) IN COMUNA PREDEȘTI,
PNRR/2022/C10 ACTIUNEA I.1.3**



**COMUNA PREDEȘTI
2024**

PAGINĂ DE CAPĂT

Denumirea obiectivului de investiție:	STUDIU DE FEZABILITATE (S.F.) pentru obiectivul de investiție: “Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde -ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban / local) in comuna Predești, PNRR/2022/C10 actiunea I.1.3”
Beneficiarul investiției:	Comuna Predești, Județul Dolj Adresă: Strada Principală, nr. 82, comuna Predești, Jud. Dolj CIF: 4554041 Nr. Telefon / Fax: 0251 454 002 Adresă de e-mail: Primariapredesti2016@yahoo.com
Elaboratorul studiului de fezabilitate (S.F.):	Ago Proiect Engineering S.R.L. Adresă sediu social: Mun. Cluj-Napoca, Aleea Gurghiu, nr. 1/59, jud. Cluj Adresă corespondență (punct de lucru): Mun. Cluj-Napoca, str. Becaș, nr. 7, jud. Cluj, cod poștal 400478, România. Cod unic de înregistrare: RO33808062 Nr. de ordine în registrul comerțului: J12/3267/2014 Atestat A.N.R.E.: 14042/2019 – de tip C1A Adresa e-mail: ago@agoproiect.com Nr. telefon: +4 0724 054 103
Nr./dată contract:	70 / 20.09.2023
Nr./dată proiect:	74.1 / 20.09.2023
Data elaborării documentației:	Septembrie 2024
Faze de proiectare:	STUDIU DE FEZABILITATE (S.F.)

Acest document este proprietatea echipei de proiectare menționate pe foaia de semnături și nu poate fi folosit decât pentru lucrarea din titlu, respectiv este supus prevederilor legii dreptului de autor în așa fel încât sunt exclusive toate drepturile privind traducerea, tipărirea, reutilizarea ilustrațiilor sau a textului, reproducerea sau în orice altă formă de utilizare. Echipa de proiectare nu își asumă responsabilitatea sau răspunderea pentru consecințele rezultate în urma utilizării acestui proiect în alt scop decât cel pentru care a fost contractat. Orice persoană care folosește, transmite și reproduce, total sau parțial proiectul în alt scop sau pentru altă fază de proiectare, decât cea stabilită și fără acordul scris al proprietarului, va trebui să despăgubească proprietarul pentru pierderile și daunele care rezultă din aceasta reproducere. Documentul este valabil numai cu semnăturile și ștampilele în original.

PAGINĂ DE SEMNĂTURI

DIRECTOR DE PROIECT:

Autorizat A.N.R.E.:

Manager de proiect:

Ing. Ostroveanu Andi

202011706/2020 – Grad IIA, IIB

Conform COR 241919

**ȘEF DE PROIECT / MANAGER DE PROIECT:**

Autorizat A.N.R.E.:

Manager de proiect:

Ing. Bulai Andrei

202311583/2023 – Grad IIIA, IIIB

Conform COR 242101

**PROIECTANT INSTALAȚII ELECTRICE:**

Autorizat A.N.R.E.:

Ing. Moldovan Andrei

202411229/2024 – Grad IIIA, IIIB

**PROIECTANT INSTALAȚII ELECTRICE:**

Autorizat A.N.R.E.:

Ing. Ivan Cătălin

202411006/2024 – Grad IIIA, IIIB

**PROIECTANT INSTALAȚII ELECTRICE:**

Autorizat A.N.R.E.:

Ing. Matei Mihaela

202411156/2024 – Grad IIA, IIB

**PRESTATOR:**

Atestat A.N.R.E.:

AGO Proiect Engineering S.R.L

14042/2019 – de tip C1A

**Nr./dată contract:**

70 / 20.09.2023

Nr./dată proiect:

74.1 / 20.09.2023

Faza de proiectare:

Studiu de fezabilitate (S.F.)

NOTĂ:

Valorile utilizate în cuprinsul documentației care vizează stadiul infrastructurii existente sau elementele economice până în anul 2024 sunt furnizate de către autoritatea publică locală în temeiul solicitării de elaborare a documentului prezent. Concluziile care au la bază valorile menționate sunt influențate de corectitudinea informațiilor furnizate de autoritatea publică. Totodată, conținutul-cadru al Studiului de Fezabilitate este adaptat în funcție de specificul și complexitatea obiectivului de investiții propus.

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ
CUPRINS

A. PIESE SCRISE	6
1. Informații generale privind obiectivul de investiții	6
1.1 Denumirea obiectivului de investiție	6
1.2. Ordonator principal de credite/investitor	6
1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)	6
1.4. Beneficiarul investiției	6
1.5. Elaboratorul studiului de fezabilitate	6
2. Situația existentă și necesitatea realizării obiectivului de investiții	6
2.1. Concluziile studiului de fezabilitate (în cazul în care a fost elaborat în prealabil) privind situația actuală, necesitatea și oportunitatea promovării obiectivului de investiții și scenariile/opțiunile tehnico-economice identificate și propuse spre analiză	6
2.2. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante, structuri instituționale și financiare	6
2.3. Analiza situației existente și identificarea deficiențelor	7
2.4. Analiza cererii de bunuri și servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu și lung privind evoluția cererii, în scopul justificării necesității și dimensionării obiectivului de investiții	8
2.5. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice	8
3. Identificarea, propunerea și prezentarea a minim două scenarii/opțiuni tehnico economice pentru realizarea obiectivului de investiție	9
3.1. Particularități ale amplasamentului	9
3.2. Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcțional-arhitectural și tehnologic:	12
3.3. Costurile estimative ale investiției:	22
3.4. Studii de specialitate, în funcție de categoria și clasa de importanță a construcțiilor, după caz:	22
3.5. Grafice orientative de realizare a investiției	24
4. Analiza fiecărui/fiecărei scenariu/opțiuni tehnico- economic(e) propus(e)	25
4.1. Prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referință și prezentarea scenariului de referință.	25
4.2. Analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice, ce pot afecta investiția	25
4.3. Situația utilităților și analiza de consum:	26
4.4. Sustenabilitatea realizării obiectivului de investiții:	26
4.5. Analiza cererii de bunuri și servicii, care justifică dimensionarea obiectivului de investiții.	27
4.6. Analiza financiară, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță financiară: fluxul cumulat, valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate; sustenabilitatea financiară.	28
4.7. Analiza economică, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță economică: valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate și raportul cost-beneficiu sau, după caz, analiza cost-eficacitate	29
4.8 Analiza de senzitivitate	32
4.9 Analiza de riscuri, măsuri de prevenire/diminuare a riscurilor	33
5. Scenariul/Opțiunea tehnico-economic(ă) optim(ă), recomandat(ă)	36
5.1. Compararea scenariilor/opțiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilității și riscurilor	36
5.2. Selectarea și justificarea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e)	36
5.3. Descrierea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e) privind:	37
5.4. Principalii indicatori tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții:	43
5.5. Prezentarea modului în care se asigură conformarea cu reglementările funcțiunii preconizate din punctul de vedere al asigurării tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcției, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice	43
5.6. Nominalizarea surselor de finanțare a investiției publice, ca urmare a analizei financiare și economice: fonduri proprii, credite bancare, alocații de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite.	45
6. Urbanism, acorduri și avize conforme	45
6.1. Certificatul de urbanism emis în vederea obținerii autorizației de construire	45

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

6.2. Extras de carte funciară, cu excepția cazurilor speciale, expres prevăzute de lege	45
6.3. Actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului, măsuri de diminuare a impactului, măsuri de compensare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu în documentația tehnico-economică	45
6.4. Avize conforme privind asigurarea utilităților	45
6.5. Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară	46
6.6. Avize, acorduri și studii specifice, după caz, în funcție de specificul obiectivului de investiții și care pot condiționa soluțiile tehnice	46
7. Implementarea investiției	46
7.1. Informații despre entitatea responsabilă cu implementarea investiției.....	46
7.2. Strategia de implementare, cuprinzând: durata de implementare a obiectivului de investiții (în luni calendaristice), durata de execuție, graficul de implementare a investiției, eșalonarea investiției pe ani, resurse necesare.....	46
7.3. Strategia de exploatare/operare și întreținere: etape, metode și resurse necesare.	47
7.4. Recomandări privind asigurarea capacității manageriale și instituționale	47
8. Concluzii și recomandări	48
Bibliografie.....	49
B. PIESE DESENATE	49
C. ANEXE	49

A. PIESE SCRISE

1. Informații generale privind obiectivul de investiții

1.1 Denumirea obiectivului de investiție

“Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde -ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban / local) în comuna Predești, PNRR/2022/C10 acțiunea I.1.3”

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

U.A.T. Predești

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)

Nu este cazul.

1.4. Beneficiarul investiției

U.A.T. Predești

1.5. Elaboratorul studiului de fezabilitate

AGO PROIECT ENGINEERING S.R.L.

2. Situația existentă și necesitatea realizării obiectivului de investiții

2.1. Concluziile studiului de fezabilitate (în cazul în care a fost elaborat în prealabil) privind situația actuală, necesitatea și oportunitatea promovării obiectivului de investiții și scenariile/opțiunile tehnico-economice identificate și propuse spre analiză

Nu este cazul deoarece nu s-a realizat un studiu de fezabilitate.

2.2. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante, structuri instituționale și financiare

Având în vedere prevederile Regulamentului (UE) 2020/2.094 al Consiliului din 14 decembrie 2020 de instituire a unui instrument de redresare al Uniunii Europene pentru a sprijini redresarea în urma crizei provocate de COVID-19 și ale Regulamentului (UE) 2021/241 al Parlamentului European și al Consiliului din 12 februarie 2021 de instituire a Mecanismului de redresare și reziliență, luând în considerare prevederile 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, ținând cont și de prevederile 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

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ
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, având în vedere Referatul de aprobare nr. 56.284 din 6.05.2022 al Direcției generale dezvoltare regională și infrastructură și Avizul Ministerului Investițiilor și Proiectelor Europene nr. 46.607 din data de 21.04.2022, având în vedere prevederile art. 6 alin. (1) și ale art. 12 lit. b) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 212/2020 privind stabilirea unor măsuri la nivelul administrației publice centrale și pentru modificarea și completarea unor acte normative, aprobată cu modificări prin Legea nr. 109/2021, în temeiul art. 12 alin. (6) din Hotărârea Guvernului nr. 477/2020 privind organizarea și funcționarea Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației, cu modificările și completările ulterioare, ministrul dezvoltării, lucrărilor publice și administrației emite următorul ordin: Art. 1. — Se aprobă 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, având cuprinsul prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezentul ordin.

Obiectivul general al PNRR este dezvoltarea României prin realizarea unor programe și proiecte esențiale, care să sprijine reziliența, nivelul de pregătire pentru situații de criză, capacitatea de adaptare și potențialul de creștere, prin reforme majore și investiții cheie cu fonduri din Mecanismul de Redresare și Reziliență.

Obiectivul specific al PNRR este de a atrage fondurile puse la dispoziție de Uniunea Europeană prin *NextGeneration EU*, în vederea atingerii jaloanelor și a țintelor în materie de reforme și investiții.

Studiul de fezabilitate pentru obiectivul de investiții „**Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde -ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban / local) în comuna Predești, PNRR/2022/C10 acțiunea I.1.3**” a fost elaborat în conformitate cu prevederile **HG 907/2016** privind aprobarea conținutului – cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective și lucrări de intervenții și a **Ordinului 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.**

2.3. Analiza situației existente și identificarea deficiențelor

Dezvoltarea transportului utilizând combustibili alternativi constituie un obiectiv important asumat la nivel national iar în privința transportului privat, s-au luat măsuri pentru încurajarea trecerii la utilizarea autovehiculelor electrice, precum programul Rabla Plus.

Deficienta identificata este materializata prin imposibilitatea accesarii a posesorilor de masini electrice, pe aria locatiilor a statiilor de reincarcare a masinilor electrice, ceea ce conduce la o descurajare a traficului electric, cu consecinte negative in plan turistic, implicit economic si de mediu.

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

2.4. Analiza cererii de bunuri și servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu și lung privind evoluția cererii, în scopul justificării necesității și dimensionării obiectivului de investiții

Piața autovehiculelor electrice este încă în faza incipientă în România. Chiar dacă vânzările de automobile ecologice (electrice și hibride) au înregistrat în România un plus față de anii anteriori (conform APIA), cu toate acestea țara noastră se află încă pe ultimele locuri în Europa.

Protecția mediului înconjurător este principala preocupare a secolului XXI. Astfel ca, producătorii de autoturisme si-au îndreptat atenția către crearea de noi modele, hibrid sau 100% electrice.

Deși prețul unui automobil electric este mai scump, mai ales pentru piața din România, pentru modelele mai performante, cu o autonomie de peste 500 de kilometri, nu sunt puțini români care aleg să investească într-un astfel de automobil. Pe măsură ce vânzările de vehicule electrice continuă să crească, există implicit și o cerere mai mare de puncte de încărcare, deoarece alimentarea cu energie se face într-un timp mai îndelungat decât umplerea unui rezervor auto cu benzină sau motorină.

Raportându-ne la situația pieței europene precum și la cea a pieței românești, este necesară creșterea numărului de stații de încărcare la nivelul întregii localități, pentru a acoperi nevoia de alimentare a automobilelor atât în prezent cât și în viitor.

Avantajele mașinilor electrice:

- au poluare zero pe țeava de eșapament – fapt foarte important și benefic pentru marile aglomerări urbane, noxele eliminate de acestea în timpul deplasării fiind nule;
- pot fi reîncărcate chiar și de la o priză simplă, deci realimentarea autoturismului (cu energie electrică) este foarte facilă pentru utilizator;
- prezintă risc mult mai redus de incendiu/explozie în caz de accident, datorită lipsei de combustibili ca benzină/motorină, care sunt foarte inflamabile;
- mașinile electrice pot fi alimentate de la rețeaua electrică;
- odată cumpărată mașina, costurile de întreținere și alimentare sunt mai mici decât în cazul combustibililor clasici;
- zgomotul produs în mers este mult mai redus decât în cazul mașinilor clasice
- timpul de reîncărcare al bateriilor este mai mic dacă operațiunea se face într-o stație specială.

Investiția propusă vizează achiziția de material rulant cu emisii zero, de tip stații de reîncărcare destinate încărcării vehiculelor electrice în comuna Predești, Județul Cluj.

2.5. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Obiectivul general al proiectului este acoperirea deficienței în ceea ce privește nivelul de poluare existent cauzat de vehicule poluante la nivelul localității și de nevoia realizării unei infrastructuri adecvate pentru transportul verde, încurajarea achiziționării de vehicule electrice și de schimbare a vehiculelor cu propulsie pe bază de combustibili fosili cu cele electrice.

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

Comuna Predești și-a propus să atingă următoarele obiective:

- ❖ îmbunătățirea calității mediului, prin reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră prin stimularea utilizării vehiculelor electrice;
- ❖ dezvoltarea infrastructurii de alimentare a vehiculelor cu energie electrică;
- ❖ dezvoltarea transportului ecologic.

Obiectivul prezentei investiții este de a crea 4 puncte de reîncărcare, prin montarea a 2 stații de reîncărcare după cum urmează:

- **Stația de reîncărcare nr. 1 – Strada Teilor, Loc. Predești, DC 77, CF 31949;**
- **Stația de reîncărcare nr. 2 – Strada Teilor, Loc. Predești, DC 77, CF 31949;**

3. Identificarea, propunerea și prezentarea a minim două scenarii/opțiuni tehnico economice pentru realizarea obiectivului de investiție

3.1. Particularități ale amplasamentului

a) descrierea amplasamentului (localizare – intravilan / extravilan, suprafața terenului, dimensiuni în plan, regim juridic - natura proprietății sau titlul de proprietate, servituți, drept de preempțiune, zonă de utilitate publică, informații/obligații/constrângeri extrase din documentațiile de urbanism, după caz);

Investiția se referă la puncte de încărcare vehicule electrice ce vor fi amplasate în zone din intravilanul comunei Predești.

Predești este o comună în județul Dolj, Oltenia, România, formată din satele Bucicani, Predeștii Mici și Predești (reședința). Comuna Predești este situată la 14 km de orașul Craiova.

- ❖ **Stația de reîncărcare SR 1:** zona de centru a comunei, Strada Teilor în localitatea Predești, pe terenul cu nr. cadastral 31949, în parcare ce se va construi și având alocate două locuri de parcare, suprafața de teren ocupată este de 25 mp.
Coordonate geografice: 44°21'52.43"N, 23°36'37.99"E.
- ❖ **Stația de reîncărcare SR 2:** zona de centru a comunei, Strada Teilor în localitatea Predești, pe terenul cu nr. cadastral 31949, în parcare ce se va construi și având alocate două locuri de parcare, suprafața de teren ocupată este de 25 mp.
Coordonate geografice: 44°21'52.43"N, 23°36'37.99"E.

b) relații cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;

Pentru amplasamentul propus în care se vor monta stațiile de reîncărcare există acces neîngrădit, acestea fiind propuse în parcurile publice deja existente.

c) orientări propuse față de punctele cardinale și față de punctele de interes naturale sau construite;

Stația de reîncărcare SR 1 se învecinează:

- la N: Aerodrom Predești SkyFun
- la E: Sat Valea Lungului
- la V: Sat Milovan
- la S: Sat Italieni

Stația de reîncărcare SR 2 se învecinează:

- la N: Aerodrom Predești SkyFun
- la E: Sat Valea Lungului
- la V: Sat Milovan
- la S: Sat Italieni

d) surse de poluare existente în zonă;

Nu există surse de poluare existente în zonă în amplasamentul stațiilor de reîncărcare.

Investitia nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind prevenirea si controlul poluarii aerului, apei si solului.

e) date climatice și particularități de relief;

Clima specifică comunei Predești, ca și în restul României, este de tip continental moderat. Variațiile de temperatură sunt destul de pronunțate în Predești. Iernile pot fi reci, cu temperaturi medii minime în jurul valorii de 0 grade Celsius. Verile sunt călduroase, cu temperaturi medii maxime în jurul valorii de 30-35 de grade Celsius.

Relieful comunei Predești este predominant de tipul câmpiei și terenurilor plate, deoarece orașul se află într-o zonă mai joasă a Podișului Getic, în partea de sud-vest a României. Acest podiș, cunoscut și sub numele de Podișul Getic de Vest, este caracterizat de terenuri relativ plate sau ușor înclinate.

f) existența unor:

- rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare / protejare, în măsura în care pot fi identificate;
- posibile interferențe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condițiilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție;
- terenuri care aparțin unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională;

Nu este cazul. În zona parcărilor publice existente în care se vor amplasa stațiile de reîncărcare, primăria comunei Predești odată cu realizarea lucrărilor preconizate, va efectua și eventuale lucrări de relocare/protejare a rețelelor edilitare amplasate în zona, dacă va fi cazul în momentul executiei lucrării.

g) caracteristici geofizice ale terenului din amplasament - extras din studiu geotehnic preliminar, cuprinzând:

(i) date privind zonarea seismică:

În conformitate cu STAS 1709/1-90: „Adancimea de îngheț în complexul rutier”, zona comunei Predești are un tip climatic I. Conform hărții cu repartiția după indicii de umiditate (I_m) Thornthwaite, arealul se încadrează la "tip I climatic" cu un $0 < I_m > -20$.

Zonarea valorilor de vârf ale accelerației terenului pentru proiectare ag cu IMR = 225 ani și 20% probabilitate de depășire în 50 de ani este : 0,15g; Perioada de colt $T_c = 1$. Adâncimea de îngheț este la 0,80 m de la cota terenului natural.

(ii) date preliminare asupra naturii terenului de fundare, inclusiv presiunea convențională și nivelul maxim al apelor freatice:

Pentru obiectivele vizate terenurile de fundare, constând din STRATUL I: STRATUL ce APARTINE DOMENIU (siSa): nisip prafos cafeniu - consistent. (Analizele punctuale au pus în evidență diferite strate cu usoare variații granulometrice Nisip argilos, consistent (ciSa), Praf nisipos argilos, vartos (clsaSi) și Nisip prafos (siSa)) și STRATUL II: STRATUL ce APARTINE DOMENIU (Sa): nisip grosier cafeniu galbui afanat – cu elemente de pietriș (Analizele punctuale au pus în evidență existența în doar două foraje, F5 și F6 Pietris cu nisip (saGr)) au fost încadrate la un terenuri medii de fundare (Tabel A1.2-NP 074:2022) cu punctaj specific egal cu 3 (Tabel A1.4-NP 074:2022)

Apa subterană a fost interceptată în cadrul lucrărilor de foraj la cota – 2,40 – 2,90m de la cota terenului natural actual. Punctajul specific va fi aferent lucrărilor cu epuizmente normale, Importanța construcției este încadrată în clasa III, fiind normală și având un punctaj specific 3. Vecinătățile construcției prezintă un risc prin existența construcțiilor diverse și a rețelelor, deci punctajul specific va fi 3.

Accelerația terenului este $a_g = 0.15$ g și în consecință punctajul specific va fi 2.

Punctajul final privind încadrarea lucrării într-o categorie geotehnică, respectiv risc geotehnic este 13, deci rezultă **categoria geotehnică 2**.

(iii) date geologice generale:

Predești, ca și alte părți ale României, face parte din contextul geologic al Europei de Est. Regiunea geologică în care se află comuna Predești este în principal formată din straturi sedimentare și roci care au fost depuse de-a lungul milioanele de ani. Teritoriului administrativ al comunei Predești, ca și perimetrului studiat se încadrează în marea unitate structurală numită: Roșia Montană.

Această regiune este cunoscută pentru depozitele de aur și argint care datează de peste 2.000 de ani și au fost exploatate în timpul ocupației romane. De-a lungul secolelor, au existat numeroase mine în această zonă, și, în prezent, Roșia Montană este un sit istoric și cultural important.

În jurul comunei Predești și în apropierea râurilor, cum ar fi Jiu, pot fi găsite depozite semnificative de nisip și pietriș. Aceste resurse sunt importante pentru industria construcțiilor și pentru producția de materiale de construcție. Zona înconjurătoare a comunei are soluri fertile, ceea ce face agricultura una dintre activitățile economice importante ale regiunii.

(iv) date geotehnice obținute din: planuri cu amplasamentul forajelor, fișe complexe cu rezultatele determinărilor de laborator, analiza apei subterane, raportul geotehnic cu recomandările pentru fundare și consolidări, hărți de zonare geotehnică, arhive accesibile, după caz:

Nu este cazul.

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ
(v) încadrarea în zone de risc (cutremur, alunecări de teren, inundații) în conformitate cu reglementările tehnice în vigoare:

Punctajul final privind încadrarea lucrării într-o categorie geotehnică, respectiv risc geotehnic este 13, deci rezultă **categoria geotehnică 2**.

(vi) caracteristici din punct de vedere hidrologic stabilite în baza studiilor existente, a documentărilor, cu indicarea surselor de informare enunțate bibliografic:

Nu sunt identificabile riscuri de degradare a mediului legate de protejarea calitatii apei și de stresul hidric.

3.2. Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcțional-arhitectural și tehnologic:

O stație de reîncărcare a vehiculelor electrice, denumită și stație de reîncărcare EV, este un element al unei infrastructuri care furnizează energie electrică pentru reîncărcarea vehiculelor full electrice și hibride plug-in.

Deoarece piața vehiculelor electrice se extinde, există o nevoie tot mai mare de stații de reîncărcare accesibile publicului larg, unele dintre ele susținând încărcarea mai rapidă la tensiuni și curenți mai mari decât cele disponibile în mediul rezidențial.

Aceste stații de reîncărcare oferă unul sau mai mulți conectori cu sarcină mare sau speciali, care sunt într-o gamă variată, dar conformi cu standardele conectorilor de încărcare electrică, valabili în anumite zone de pe glob.

Raportându-ne la tipul de alimentare, stațiile de încărcare se împart în:

- încărcare utilizând curentul alternativ AC la 230V sau 380V și
- încărcare utilizând curentul continuu DC la 500V.

În terminologia SAE (Society of Automotive Engineer), încărcarea AC de 240 volți este cunoscută sub denumirea de încărcare Nivel 2, iar încărcarea cu curent înalt de 500 volți DC este cunoscută sub denumirea de DC Fast Charge. Proprietarii pot instala acasă o stație de încărcare de nivel 2, în timp ce întreprinderile și administrația locală oferă posturi publice de încărcare de nivel 2 și DC Fast Charge, care furnizează energie electrică contra cost sau gratuit.

Pentru a uniformiza cerințele pe această piață IEC (International Electrotechnical Commission) a creat un standard care reglementează caracteristicile stațiilor și le clasifică utilizând modul de încărcare:

Modul 1 - încărcarea lentă de la o priză electrică obișnuită (cu una sau trei faze);

Modul 2 - încărcarea lentă de la o priză obișnuită, dar cu un anumit aranjament de protecție specific pentru EV (de exemplu, sistemele Park & Charge sau PARVE);

Modul 3 - încărcare lentă sau rapidă utilizând o priză cu mai mulți pini cu funcții de control și protecție (de exemplu, SAE J1772 și IEC 62196);

Modul 4 - încărcare rapidă utilizând o tehnologie specială de încărcare, cum ar fi CHAdeMO.

Conform aceleiași clasificări există trei cazuri de conectare:

Cazul A este orice încărcător conectat la rețeaua de alimentare (de obicei, cablul de alimentare este atașat încărcătorului) asociat de obicei cu modurile 1 sau 2.

Cazul B este un încărcător de la bordul vehiculului, cu un cablu de alimentare care poate fi detașat atât de alimentare, cât și de vehicul - de obicei modul 3.

Cazul C este o stație de reîncărcare dedicată cu alimentare DC la vehicul. Cablul de alimentare poate fi atașat permanent la stația de reîncărcare, cum ar fi în modul 4.

Și patru tipuri de prize:

Tipul 1 - cuplaj monofazat pentru vehicule - reflectând specificațiile SAE J1772 / 2009 ale mașinii. Conectorul SAE J1772-2009, cunoscut sub numele de conector Yazaki (după producătorul său), se găsește în mod frecvent pe echipamentele de încărcare EV din America de Nord. În 2001, SAE International a propus un standard pentru un cuplaj conductiv care a fost aprobat de California Air Resources Board pentru stațiile de încărcare a EV. Conectorul SAE J1772-2001 avea o formă dreptunghiulară care se baza pe un design realizat de Avcon. În 2009, a fost publicată o revizuire a standardului SA1717, care include un design nou de Yazaki cu o carcasa rotundă. Specificațiile cuplorului SAE J1772-2009 au fost incluse în standardul IEC 62196-2 ca o implementare a conectorului de **tip 1** pentru încărcarea cu AC monofazat. Conectorul are cinci știfturi pentru cele două fire de curent alternativ, pământ și 2 pini de semnal compatibili cu IEC 61851-2001 / SAE J1772-2001 pentru detectarea proximității și pentru funcția pilot de comandă.

În timp ce standardul original SAE J1772-2009 descrie ratinguri de la 120 V 12 A sau 16 A la 240 V 32 A sau 80 A, specificațiile IEC 62196 de tip 1 acoperă numai 230-250 V la 32 A sau 80 A. (versiunea 80 A Din IEC 62196 de tip 1 este considerat, totuși, numai pentru SUA.)



Tipul 2 - cuplaj de vehicule monofazat și trifazat - reflectând specificațiile prizei VDE-AR-E 2623-2-2. Producătorul de conectori Mennekes a dezvoltat o serie de conectori pe bază de 60309 care au fost dotați suplimentar cu mai mulți pini de semnal - acești conectori "CEEplus" au fost utilizați pentru încărcarea vehiculelor electrice de la sfârșitul anilor 1990.

Cu rezoluția funcției pilot de control IEC 61851-1: 2001 (în conformitate cu propunerea SAE J1772: 2001), conectorii CEEplus înlocuiesc ca standard pentru încărcarea vehiculelor electrice cuplele Marechal (MAEVA / 4 pin / 32 A). Pentru a asigura o manipulare ușoară de către consumatori, prizele au fost făcute mai mici (diametrul de 55 mm) și aplatizate pe o parte (protecția fizică împotriva inversării polarității).

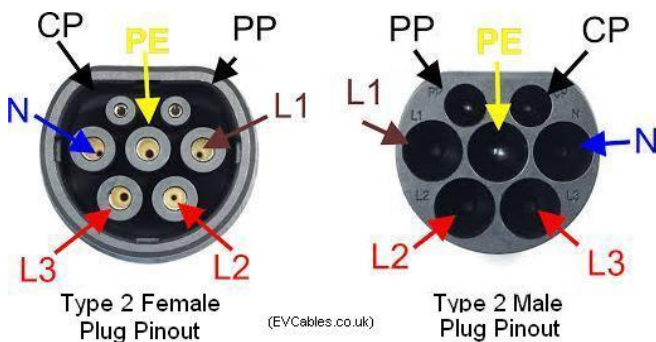
PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

Spre deosebire de conectorul Yazaki, cu toate acestea, nu există niciun zăvor, ceea ce înseamnă că în acest caz consumatorii nu au nici un feedback exact ca dispozitivul este introdus corect în locaș. Lipsa unui zăvor, de asemenea, creează probleme privind mecanismul de blocare.

Spre deosebire de prizele IEC 60309, soluția pentru automobile Mennekes / VDE (germană, VDE-Normstecker für Ladestationen sau VDE standard pentru stațiile de încărcare) are o singură dimensiune și aspect pentru curenți de la 16 A în trei faze monofazate până la 63 A (3.7-43.5 kW), dar nu acoperă întreaga gamă de niveluri de Mod 3 (vezi mai jos) din specificația IEC 62196. Deoarece conectorul VDE auto a fost descris mai întâi în propunerea DKE / VDE pentru standardul IEC 62196-2 (IEC 23H / 223 / CD), el a fost numit și conectorul auto IEC-62196-2 / 2.0 înainte de a-și obține propria standardizare VDE va retrage oficial standardul național de îndată ce va fi soluționat standardul internațional IEC.

Asociația constructorilor europeni de automobile (ACEA) a decis să utilizeze conectorul de tip 2 pentru implementare în Uniunea Europeană. Pentru prima fază, ACEA recomandă stațiilor publice de încărcare să ofere prize de tip 2 (Mod 3) sau CEEform (Mod 2), în timp ce încărcarea la domiciliu poate utiliza în plus o priză standard de acasă (Mod 2). În cea de-a doua fază (care se așteaptă să fie 2017 și ulterior), se utilizează numai un conector uniform, în timp ce alegerea finală pentru tipul 2 sau tipul 3 este lăsată deschisă.

În martie 2011, ACEA a publicat un document de poziție care recomandă Modulul 3 de tip 2 ca soluție uniformă UE până în 2017, încărcarea ultrarapidă DC poate utiliza doar un conector de tip 2 sau Combo2.



Tipul 3 - un cuplaj de vehicule monofazat și trifazat echipat cu obloane de siguranță - care reflectă propunerea EV Plug Alliance .

EI EV Plug Alliance a fost format pe 28 martie 2010 de către companiile electrice din Franța (Schneider Electric, Legrand) și Italia (Scame). În cadrul IEC 62196, acestea propun un conector pentru automobile derivat din conectorii Scame mai vechi (seria Libera) care erau deja utilizați pentru vehiculele electrice ușoare. Gimélec s-a alăturat Alianței la 10 mai, iar mai multe companii s-au alăturat în data de 31 mai: Gewiss, Marechal Electric, Radiall, Vimar, Weidmüller France & Yazaki Europe. Noul conector este capabil să furnizeze o încărcare trifazată de până la 32 A.

Schneider Electric subliniază faptul că "EV Plug" folosește mici obloane de protecție deasupra pinilor laterali ai soclurilor, această necesitate fiind impusă în 12 țări europene, iar pentru ceilalți conectori de încărcare EV nu este necesară această protecție. Limitarea conectorului la 32 A permite conectarea la prize mai ieftine și costurile de instalare reduse. EV Plug Alliance subliniază faptul că viitoarea specificație IEC 62196 va avea o anexă care clasifică prizele de încărcare a vehiculelor electrice în trei tipuri (propunerea lui Yazaki este de tip 1, propunerea lui Mennekes este de tip 2, propunerea lui Scame este de tip 3) și că, în loc să aibă un singur tip de conector la ambele capete ale cablului de încărcare, utilizatorul va trebui să aleagă cel mai bun tip pentru fiecare parte. Stecherul pentru Scame / EV ar fi cea mai bună opțiune pentru cutia încărcător / perete, lăsând alegerea pentru partea autovehiculului deschisă. La 22 septembrie 2010, companiile Citelum, DBT, FCI, Leoni, Nexans, Sagemcom, Tyco Electronics s-au alăturat Alianței.



Tipul 4 - cuplaj rapid de încărcare - pentru sisteme speciale cum ar fi CHAdeMO. CHAdeMO este denumirea comercială a unei metode de încărcare rapidă pentru vehiculele electrice cu baterii care livrează până la 62,5 kW de curent continuu (500 V, 125 A) prin intermediul unui conector electric special. Acesta este propus ca standard industrial la nivel mondial de către o asociație cu același nume și inclus în IEC 62196 ca tip 4. CHAdeMO este o abreviere a "CHARGE de MOve", echivalentă cu "mișcarea prin încărcare" sau "mișcarea de încărcare". Numele este,

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

de asemenea, un joc de cuvinte de la "O cha demo ikaga desuka" în japoneză care s-ar traduce "Ce zici de un ceai?", Referindu-se la timpul necesar pentru încărcarea unei mașini. CHAdeMO poate încărca mașini electrice cu rază mică de acțiune (120 km / 75 mile) în mai puțin de o jumătate de oră.

CHAdeMO a fost formată de Compania Electric Power din Tokyo, Nissan, Mitsubishi și Fuji Heavy Industries (producătorul vehiculelor Subaru). Toyota s-a alăturat mai târziu ca al cincilea membru executiv. Trei dintre aceste companii au dezvoltat vehicule electrice care folosesc conectorul DC TEPCO pentru încărcare rapidă.

Cele mai multe vehicule electrice (EV) au un încărcător de la bord care utilizează un circuit redresor pentru a transforma curentul alternativ de la rețeaua electrică în curentul continuu (DC) potrivit pentru reîncărcarea acumulatorului EV. Problemele legate de cost și temperatură limitează puterea redresorului, astfel încât, dincolo de 240 V și 75 A, este mai bine ca o stație externă de încărcare să furnizeze curent continuu (DC) direct la bateria vehiculului. Având în vedere aceste limite, cele mai multe soluții de încărcare convenționale se bazează fie pe circuite monofazice 240V / 30A în SUA și Japonia, 240V, 70A în Canada sau pe 230V, 16A sau trifazice 400V, 32A în Europa și Australia. În timp ce sistemele de încărcare AC au fost specificate cu limite superioare - SAE J1772-2009 are o opțiune pentru 240 V, 80 A și VDE-AR-E 2623-2-2 are în variant trifazica, 400 V, 63 A - aceste tipuri de stații de încărcare au fost rareori implementate în SUA și doar vehiculele electrice fabricate de Tesla au un redresor de potrivire.

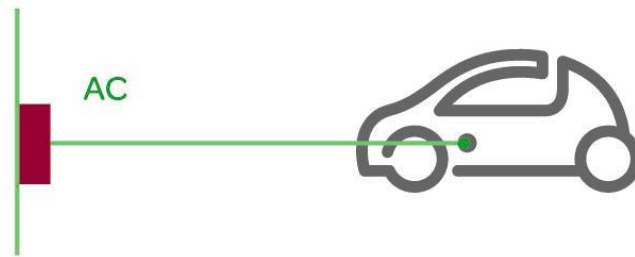
Pentru o încărcare mai rapidă, încărcătoarele dedicate pot fi construite în locații permanente și prevăzute cu conexiuni de mare amperaj la rețea. În acest mod de conectare, ieșirea DC a încărcătorului nu are o limită efectivă, teoretică sau practică. Astfel de încărcare de înaltă tensiune și de curent înalt se numește DCFC – DC Fast charge sau DCQC – DC Quick Charge .



În prezent în lume încărcarea autovehiculelor electrice se realizează fie în regim casnic, de la rețeaua locuinței, fie prin intermediul infrastructurii de încărcare, în speță stațiile publice și semipublice de încărcare.

Pentru încărcarea în regim casnic a automobilelor electrice avem 4 variante cu avantajele și dezavantajele lor:

1. Soclu și prelungitor de uz casnic. Autovehiculul este conectat la rețeaua electrică prin prize standard aflate în locuințe, care, sunt de obicei evaluate la aproximativ 16A. Pentru a folosi modul 1, instalația electrică trebuie să respecte reglementările de siguranță și trebuie să aibă un sistem de împământare , un disjuncteur pentru a proteja împotriva supraîncărcării și o protecție împotriva scurgerilor de împământare. Prizele au dispozitive de blocare pentru a preveni contactele accidentale.



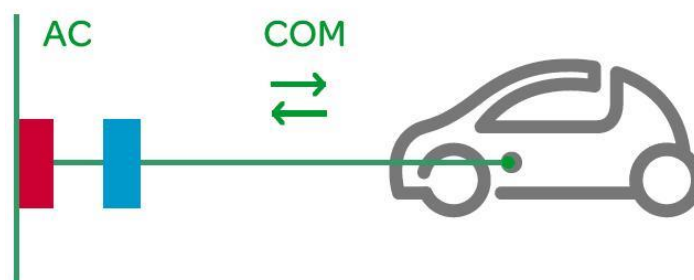
Mufă fixă, clasică pentru conectare rețea.

Prima limitare este puterea disponibilă, pentru a evita riscurile de încălzire a prizei și a cablurilor după o utilizare intensă timp de mai multe ore la sau în apropierea puterii maxime. Apare riscul expunerii la incendiu dacă instalația electrică este depășită sau dacă anumite dispozitive de protecție sunt absente.

Cea de-a doua limitare este legată de gestionarea puterii instalate. Deoarece soclul de încărcare împarte un alimentator de la tabloul de distribuție cu alte prize (fără circuit dedicat) dacă suma consumurilor depășește limita de protecție (în general 16 A), întreruptorul se va opri, oprind încărcarea.

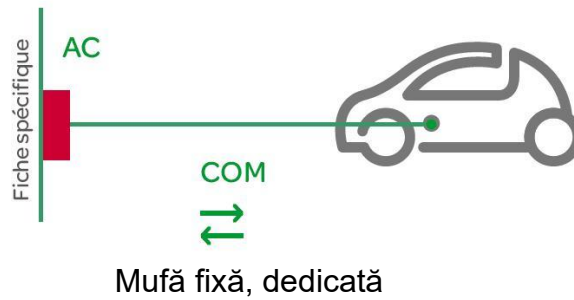
Toți acești factori impun o limită a puterii în varianta 1, din motive de siguranță și de calitate a serviciilor.

2. Priză internă și cablu cu dispozitiv de protecție. Vehiculul este conectat la rețeaua electrică principală prin prize de uz casnic. Încărcarea se face printr-o rețea monofazată sau trifazată prin instalarea unui cablu cu împământare. Un dispozitiv de protecție este încorporat în cablu. Această soluție este mai scumpă decât prima datorită specificității cablului.

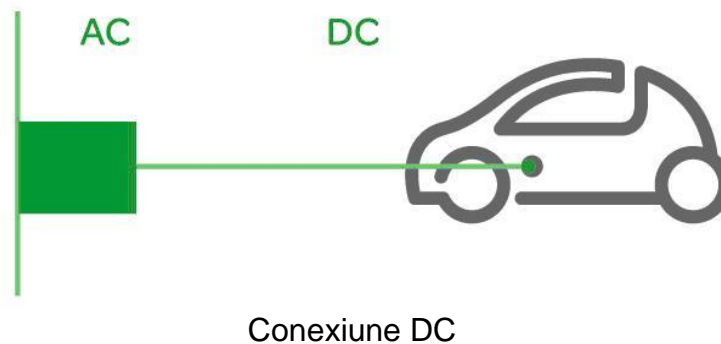


Priză non-dedicată cu dispozitiv de protecție încorporat prin cablu

3. Soclu specific pe un circuit dedicat. Vehiculul este conectat direct la rețeaua electrică prin intermediul unei prize sau a unei prize speciale și a unui circuit dedicat. O funcție de control și protecție este, de asemenea, instalată permanent în instalație. Acesta este singurul mod de încărcare care respectă standardele aplicabile pentru legarea instalațiilor electrice. De asemenea, permite încărcarea în așa fel încât aparatele electrice de uz casnic să poată fi acționate în timpul încărcării vehiculului sau, dimpotrivă, să optimizeze timpul de încărcare al vehiculului electric.



4. Conectare curent continuu (DC) pentru reîncărcare rapidă. Vehiculul electric este conectat la rețeaua electrică principală printr-un încărcător extern. Funcțiile de control și protecție și cablul de încărcare a autovehiculului sunt instalate permanent în instalație.



Tehnologiile de încărcare disponibile

Nr. Crt.	Viteza și tipul încărcătorului	Putere nominală	Timpul aproximativ de încărcare*
1	Lent (curent alternativ monofazat)	3-7 kW	7-16 ore
2	Normal (curent alternativ trifazat)	11-22 kW	2-4 ore
3	Rapid (curent continuu)	50-100 kW	30-40 de minute
4	Ultra rapid (curent continuu)	>100 kW	< 20 de minute

* Depinde, de asemenea, de capacitatea bateriei și de alte variabile.

Tabel 3. Timpuri de încărcare

3.2.1 Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții;

Pentru obiectivul nostru de investiție se vor monta un număr de 2 stații de reîncărcare, fiecare fiind formată din două puncte de reîncărcare, alimentate de același punct de livrare din rețeaua publică de distribuție.

Se vor monta:

- ✓ o stație de reîncărcare rapidă la o putere ≥ 50 kW DC + 22kW AC, din care un punct de reîncărcare permite reîncărcarea multistandard în curent continuu și un punct de reîncărcare permite reîncărcarea în curent alternativ.
- ✓ o stație de reîncărcare lentă la o putere maximă de 22kW AC / punct de reîncărcare.

Stațiile de reîncărcare vor respecta standardul IEC 61851 (Sistem de încărcare conductivă pentru vehicule electrice).

Stațiile de reîncărcare vor fi echipate cu conectori de tip 2 pentru vehicule, conform descrierii din Standardul EN62196-2, pentru încărcarea în curent alternativ, și conectori ai sistemului de reîncărcare combinat Combo 2, conform descrierii din Standardul EN62196-3, pentru încărcarea în curent continuu.

Stațiile de reîncărcare vor permite reîncărcarea simultană la puterile declarate.

Stațiile de reîncărcare comunică prin protocol de tip OCPP - Open Charge Point Protocol - minim 1.6 și dispun de meniu în limba română și în limba engleză.

Pe amplasamentul stațiilor de reîncărcare se asigură doua locuri de parcare, egal cu numărul punctelor de reîncărcare aferente stațiilor, destinate exclusiv încărcării vehiculelor electrice, marcate cu culoarea verde, cu imaginea din panoul de informare. Suprafata de teren ocupata este de minim 25mp. Marcajul se va menține pe toată perioada de implementare și monitorizare a proiectului. În situația în care se va constata necesitatea, se vor ilumina stațiile de reîncărcare pentru creșterea sentimentului de siguranță și confort.

Se prevede semnalizarea corespunzătoare și vizibilă a spațiilor în care sunt instalate stațiile de reîncărcare, în concordanță cu standardele europene și naționale în domeniu, potrivit panoului de informare. Se va monta pentru fiecare stație de reîncărcare câte un panou de informare.

3.2.2 Varianta constructivă de realizare a investiției, cu justificarea alegerii acesteia;

Pentru amenajarea punctelor de reîncărcare în cele 2 locații amintite mai sus, s-au luat în considerare doua scenarii:

Scenariul 1 – Amplasare stații de reîncărcare lente cu puteri de 2x22kW AC și două locuri de parcare

❖ Stația de reîncărcare SR 1 și SR2:

- În parcare de pe **strada Teilor, DC77, localitatea Predești** se vor amplasa 2 stații de reîncărcare. Stațiile propuse vor fi de de 2x22kW AC (încărcare type 2) și va asigura încărcarea a două automobile simultan la o putere ≥ 22 kW / automobil.
- Puterea instalată necesară rezultată din calcule: 88 kW.
- Punctul de racordare este stabilit la nivelul de tensiune 0.4 kV, in TDJT al PTAB 1 IMA Predesti.

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

- Punctul de măsurare este stabilit la nivelul de tensiune 400 V la/în/pe FDCS 1 T-200A (elementul fizic unde se racordeaza grupul de masurare). Masurarea energiei electrice se realizeaza prin contor electronic trifazat compatibil Converge in montaj semidirect cu TC 200/5A.
- **Se prevede instalația de racordare** prin realizare Bransament trifazat subteran cu FDCS 1 T-200A echipata cu TC 200/5A conform politicilor tehnice in vigoare, amplasata pe domeniu public langa PTAB 1 IMA PRDESTI si realizat cu cablu tip ACYY 4x 150mmp/ 10ml.
- **Se prevede instalația de utilizare** cu energie electrică din punctul de delimitare cu operatorul de distribuție până la stația de reîncărcare (instalație de utilizare care aparține beneficiarului, compusă din:
 - Firida de distribuție tip E2.2;
 - LES 0,4 kV cu cablu tip CYABY 5x16mmp in lungime de 50m;
 - Tub de protecție corugat De=75mm in lungime de 50m;
 - priză de pământ $R_p < 4$ ohmi;

Scenariul 2 – Amplasare stație de reîncărcare rapidă cu puterea ≥ 50 kW DC+22kW AC și stație de reîncărcare lentă 2x22kW AC și două locuri de parcare

Stația de reîncărcare SR 1 și SR2:

- În parcare de pe **strada Teilor, DC77, localitatea Predești** se vor amplasa 2 stații de reîncărcare. Stațiile propuse vor asigura încărcarea a două automobile simultan la o putere ≥ 22 kW în curent alternativ (încărcare type 2) și o putere ≥ 50 kW in curent continuu (încărcare COMBO).
- Puterea instalată necesară rezultată din calcule: 116 kW.
- Punctul de racordare este stabilit la nivelul de tensiune 0.4 kV, in TDJT al PTAB 1 IMA Predesti.
- Punctul de măsurare este stabilit la nivelul de tensiune 400 V la/în/pe FDCS 1 T-200A (elementul fizic unde se racordeaza grupul de masurare). Masurarea energiei electrice se realizeaza prin contor electronic trifazat compatibil Converge in montaj semidirect cu TC 200/5A.
- **Se prevede instalația de racordare** prin realizare Bransament trifazat subteran cu FDCS 1 T-200A echipata cu TC 200/5A conform politicilor tehnice in vigoare, amplasata pe domeniu public langa PTAB 1 IMA PRDESTI si realizat cu cablu tip ACYY 4x 150mmp/ 10ml.
- **Se prevede instalația de utilizare** cu energie electrică din punctul de delimitare cu operatorul de distribuție până la stația de reîncărcare (instalație de utilizare care aparține beneficiarului, compusă din:
 - Firida de distribuție tip E2.2;
 - LES 0,4 kV cu cablu tip CYABY 5x35mmp in lungime de 50m;
 - Tub de protecție corugat De=90mm in lungime de 50m;
 - priză de pământ $R_p < 4$ ohmi;

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

În urma prezentării celor două scenarii varianta recomandată este **Scenariul 2**. Această variantă recomandată se justifică prin următoarele avantaje:

- corespunde cerintelor impuse în 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;
- se reduce timpul de încărcare prin montarea stațiilor de reîncărcare de putere rapidă cu posibilitatea de încărcare în curent continuu;

3.2.3 Echiparea și dotarea specifică funcțiunii propuse.

Pentru realizarea investiției stațiile de reîncărcare se vor amplasa în locațiile precizate. Alimentarea cu energie electrică se va face conform avizelor tehnice de racordare din posturile de transformare/firidele de distribuție disponibile în zonă, după cum urmează:

Scenariul 1 – Amplasare stații de reîncărcare lente cu puteri de 2x22kW AC și două locuri de parcare

❖ Stația de reîncărcare SR1 și SR2:

- Parcare strada Teilor, DC77, localitatea Predesti
- Puterea instalată necesară rezultată din calcule: 88 kW.
- Punctul de racordare este stabilit la nivelul de tensiune 0.4 kV, în TDJT al PTAB 1 IMA Predesti.
- Punctul de măsurare este stabilit la nivelul de tensiune 400 V la/în/pe FDCS 1 T-200A (elementul fizic unde se racordează grupul de măsurare). Măsurarea energiei electrice se realizează prin contor electronic trifazat compatibil Converge în montaj semidirect cu TC 200/5A.
- Alimentarea se va realiza conform ATR, utilizând firida FDCS 1 T-200A pusă la dispoziție de operatorul de distribuție. Din noua firida FDCS 1 T-200A se va pleca cu un traseu de cablu cu secțiunea minimă de 5x16mm² în lungime de 18m până la firida de distribuție tip E2.2 propusă. Din firida de distribuție propusă se va pleca cu un traseu de cablu cu secțiunea minimă de 5x16mm² în lungime de 32m până la stațiile de reîncărcare.
- Stația va fi conectată la priza de pământ locală a Firidei de distribuție tip E2.2 propusă prin conductorul PE al cablului de alimentare. Rezistența prizei de pământ nu va depăși valoarea de 4 Ω.

Scenariul 2 – Amplasare stație de reîncărcare rapidă cu puterea ≥ 50kW DC+22kW AC și stație de reîncărcare lentă 2x22kW AC și două locuri de parcare

Stația de reîncărcare SR1 și SR2:

- Parcare strada Teilor, DC77, localitatea Predesti
- Puterea instalată necesară rezultată din calcule: 116 kW.
- Punctul de racordare este stabilit la nivelul de tensiune 0.4 kV, în TDJT al PTAB 1 IMA Predesti.
- Punctul de măsurare este stabilit la nivelul de tensiune 400 V la/în/pe FDCS 1

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

T-200A (elementul fizic unde se racordeaza grupul de masurare). Masurarea energiei electrice se realizeaza prin contor electronic trifazat compatibil Converge in montaj semidirect cu TC 200/5A.

- Alimentarea se va realiza conform ATR, utilizând firida FDCS 1 T-200A pusă la dispoziție de operatorul de distribuție. Din noua firida FDCS 1 T-200A se va pleca cu un traseu de cablu cu sectiunea minimă de 5x35mmp în lungime de 18m până la firida de distribuție tip E2.2 propusă. Din firida de distribuție propusă se va pleca cu un traseu de cablu cu sectiunea minimă de 5x35mmp în lungime de 32m până la stațiile de reîncărcare.
- Statia va fi conectata la priza de pământ locală a Firidei de distribuție tip E2.2 propusă prin conductorul PE al cablului de alimentare. Rezistența prizei de pamant nu va depasi valoarea de 4 Ω.

3.3. Costurile estimative ale investiției:

– costurile pentru realizarea obiectivului de investiții, estimate pe baza prețurilor existente pe piață la momentul elaborării/revizuirii/actualizării studiului de fezabilitate sau pe baza unor standarde de cost pentru investiții similare realizate prin programe de investiții finanțate din fonduri publice, corelate cu caracteristicile tehnice și parametrii specifici obiectivului de investiții, aplicate la cantitățile de lucrări estimate;

Scenariul 1 – Valoare totala, inclusiv TVA: 394.104,00

Scenariul 2 – Valoare totala, inclusiv TVA: 359.064,00 lei

– costurile estimative de operare pe durata normată de viață/de amortizare a investiției publice.

Scenariul 1 – Valoare totala, inclusiv TVA: 136.704,00 lei

Scenariul 2 – Valoare totala, inclusiv TVA: 144.984,00 lei

3.4. Studii de specialitate, în funcție de categoria și clasa de importanță a construcțiilor, după caz:

- studiu topografic:

Studiu topografic realizat .

- studiu geotehnic și/sau studii de analiză și de stabilitate a terenului:

Nu este cazul deoarece prin acest proiect nu au loc lucrări efective de construcții, stațiile de reîncărcare fiind montate pe un postament de beton. Postamentul de beton va fi la o adâncime maximă de 0,6 m.

- studiu hidrologic, hidrogeologic:

Nu este cazul.

- studiu privind posibilitatea utilizării unor sisteme alternative de eficiență ridicată pentru creșterea performanței energetice;

Nu este cazul.

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

- studiu de trafic și studiu de circulație;

Nu este cazul.

- raport de diagnostic arheologic preliminar în vederea exproprierii, pentru obiectivele de investiții ale căror amplasamente urmează a fi expropriate pentru cauză de utilitate publică;

Nu este cazul.

- studiu peisagistic în cazul obiectivelor de investiții care se referă la amenajări spații verzi și peisajere;

Nu este cazul.

- studiu privind valoarea resursei culturale;

Nu este cazul.

- studii de specialitate necesare în funcție de specificul investiției.

Nu este cazul.

3.5. Grafice orientative de realizare a investiției

Grafic de realizare a investiției: 12 luni

Nr. crt.	Denumirea obiectivului	Luna - An 1													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1	Proiectare	Realizare documentații-suport pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	█	█	█										
2		Realizare Studiu de Fezabilitate				█									
3		Realizare P.A.C. (D.T.A.C.)					█	█							
4		Realizare Proiect Tehnic de Execuție și Detalii de execuție					█	█	█						
5		Achiziție și semnare contract lucrări								█					
6	Execuția lucrărilor - Varianta II (recomandată)	Predarea amplasamentului									█				
7		Aprovizionare materiale si echipamente									█	█	█		
8		Pregătirea traseului canalizării LES de 0,4 kV									█				
8		Executarea săpăturilor și a traseului pentru cabluri									█				
9		Executarea prizelor de pamant									█				
10		Executarea subtraversării carosabilului – dacă este cazul									█				
11		Executarea liniilor subterane protejate prin tuburi/țevi									█				
12		Desfășurarea și pozarea cablurilor									█				
13		Astuparea șanțurilor									█				
14		Realizare fundațiilor/postamentelor pentru stații										█			
15		Realizarea lucrărilor de construire a locurilor de parcare										█			
16		Refacerea terenului și aducerea la starea inițială										█			
17		Realizarea marcajelor pentru parcări și amplasarea panoului de informare										█			
18		Montarea stațiilor de reîncărcare											█		
19		Realizarea conexiunilor electrice											█		
20		Configurare inițială a sistemului											█		
21		Testare, verificare și punere provizorie în funcțiune											█		
22		Recepție lucrări și instruirea personalului												█	
23		Dirigenție de santier										█	█	█	█
24	Asistență tehnică din partea proiectantului (pe perioada întocmirii documentațiilor cât și pe întreaga perioadă de execuție a lucrărilor	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	

Tabel 6. Grafic de realizare a investiției – Varianta II (recomandată)

4. Analiza fiecărui/fiecărei scenariu/opțiuni tehnico- economic(e) propus(e)

4.1. Prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referință și prezentarea scenariului de referință.

În prezent, în România există o situație de tipul „oul sau găina”, în care investițiile în infrastructură vor reprezenta o reușită dacă vehiculele vor fi disponibile, iar consumatorii vor achiziționa vehicule numai dacă infrastructura necesară este disponibilă. Orașele vor trebui să facă primul pas prin etapa inițială, pentru a stimula ca piața să prevină această problemă prin furnizarea de puncte de încărcare pentru vehiculele electrice (EVCP).

În următorii ani, toți constructorii importanți vor oferi Vehicule Electrice (VE) și Vehicule Electrice cu Alimentare la Priză (PHEV) pe piață. Spre deosebire de alte schimbări treptate pentru vehicule și funcționarea acestora, acesta este un pas care va afecta pentru totdeauna mediile urbane.

Beneficiile reducerii poluării fonice și a aerului, vor face ca orașele să devină locuri mai bune pentru locuit, lucru sau joc. Pentru a beneficia pe deplin de aceste beneficii însă, orașele vor trebui să asigure integrarea eficientă a politicilor urbane, reglementărilor de planificare, infrastructuri de alimentare cu energie electrică și aprovizionarea pieței cu vehicule.

Programul primăriei se va desfășura în câteva etape, iar ritmul de implementare va fi generat de cererea pieței și disponibilitățile de finanțare. Anul de referință la care ne raportăm este anul realizării studiului de fezabilitate, 2023. Finalizarea programului, în varianta actuală, cu amplasarea punctelor de încărcare în parcuri publice are ca orizont de timp finalul anului 2024.

Perioada de operare este estimată la 5 de ani, însă ea poate să varieze în funcție de tendințele pieței și dezvoltarea tehnologică.

Cerințele de bază pentru un punct de încărcare sunt destul de simple: o alimentare cu curent electric cu priză corespunzătoare. Așa cum am analizat în capitolul 3, există mai multe pl

Chiar dacă este posibil să conectați un cablu de încărcare al VE într-o priză standard, de locuință, acest fapt nu este încurajat. În caz de consum mare de energie și timp nu sunt indicate conexiunile prin cabluri standard.

Primul aspect care trebuie luat în calcul este viteza de încărcare dorită. Viteza reîncărcării bateriei depinde de curentul electric furnizat și de capacitatea bateriei. Din cauza variațiilor semnificative a tipurilor și tehnologiilor de vehicule, acest studiu se concentrează numai pe variantele de puncte de încărcare nu și asupra vehiculelor.

4.2. Analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice, ce pot afecta investiția

În ceea ce privește condițiile de mediu adecvate (de exemplu, temperatura de exploatare exterioară) precum și condițiile privind încărcarea vehiculelor electrice investiția nu va avea un impact previzibil semnificativ asupra obiectivului de mediu privind adaptarea la schimbările climatice, acestea fiind amplasate într-un mediu exterior cu temperaturi de funcționare în limitele admise.

4.3. Situația utilităților și analiza de consum:

Singura utilitate necesară funcționării stațiilor de reîncărcare este racordarea la rețeaua electrică.

Putere instalată stație de reîncărcare rapidă: 72kW;

Putere de încărcare stație de reîncărcare lentă: 44kW;

Putere instalată totală: 116kW.

4.4. Sustenabilitatea realizării obiectivului de investiții:

a) Impactul social și cultural, egalitatea de șanse;

Electromobilitatea nu este un produs care se vinde repede. În timp ce există unele constrângeri actuale, precum autonomia, EV au o poziție dificilă în opinia populară. O piatră de temelie importantă și vitală în introducerea electromobilității pe piață este definirea clară a grupului țintă. Nu toate automobilele clasice pot fi înlocuite direct cu EV, iar acest fapt trebuie luat în considerație. Dar vehiculele electrice pot fi implementate în multe zone în care autonomia și timpii de repaus sunt absolut suficienți pentru treburile zilnice. Aceste zone de implementare trebuie definite și făcute publice.

Electromobilitatea va fi mai importantă în regiunile urbane decât în zonele rurale datorită unor aspecte legate de calitatea aerului urban și a celui rural și a problemelor de autonomie. Electromobilitatea nu va permite înlocuirea tuturor vehiculelor întrucât nu va rezolva alte probleme de mobilitate precum congestia. Este însă o piatră de temelie peste care noi forme de mobilitate pot fi dezvoltate.

Obiectivul general este acela de a convinge oamenii să folosească această tehnologie în legătură cu care majoritatea populației încă are rezerve. Acest lucru se poate realiza prin promovare precum comunicate de presă, internet, campanii de informare și expoziții pentru publicul general. Prin urmare, pe lângă combaterea percepției eronate cu privire la EV, trebuie explicate problemele următoare referitoare la resursele limitate de energie și prețurile în creștere ale petrolului. Trebuie apelat la comportamentul durabil și responsabil al fiecărui cetățean. În plus, în prezent nu mai este necesară deținerea unui vehicul propriu, ca urmare a numeroaselor servicii de mobilitate precum "sharing" de mașini și biciclete sau servicii de închiriere. Din cauza problemelor de parcare și a poluării considerabile a mediului în orașe, posesia unui vehicul este considerată adesea o povară de către tineri. Această atitudine, în creștere, reprezintă o mare oportunitate pentru electromobilitate.

b) Estimări privind forța de muncă ocupată prin realizarea investiției: în faza de realizare, în faza de operare;

Crearea unei rețele de puncte de încărcare la nivelul unui oraș generează locuri de muncă în toate etapele, pornind de la momentul instalării, urmat apoi de perioada de operare:

- pentru instalarea unei stații de încărcare sunt necesare 2-3 persoane în funcție de mărimea și complexitatea ei;
- pentru execuția bransamentului pornind din punctul de alimentare sunt necesare 1-2 persoane;

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

- în perioada de operare sunt necesare: 1 persoană pentru monitorizarea și mentenanța on-line a sistemului și 1-2 persoane pentru intervenție în caz de defectuni.
- în condițiile în care numărul de stații va crește este posibilă necesitatea suplimentării numărului de persoane implicate în buna operare a punctelor de încărcare.

c) Impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversității și a siturilor protejate, după caz;

Discuțiile pe tema emisiilor de CO₂, a cererii în creștere la nivel global pentru combustibili fosili și problemele de mediu din orașele noastre cauzate de volumele mari de trafic solicită ca atât politicienii cât și cetățenii să își schimbe modul de gândire. Creșterea constantă a cererii pentru călătorii necesită o strategie pentru mobilitate durabilă. În acest context, politicile publice consideră electromobilitatea o posibilă soluție și susțin utilizarea vehiculelor electrice însă fără a folosi 100% energii regenerabile, nu poate oferi beneficii depline pentru mediu. Cu toate acestea, în zonele urbane dense cu probleme mari de calitate a aerului, aceste beneficii sunt foarte importante. Prin prezența și funcționarea stațiilor de încărcare și implicit va crește numărul de vehicule acționate electric și emisiile se vor reduce.

Investitia nu va avea 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.

Amplasamentele propuse NU se vor suprapune cu zone sensibile din punctul de vedere al biodiversității sau în apropierea acestora (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).

d) Impactul obiectivului de investiție raportat la contextul natural și antropic în care acesta se integrează, după caz;

Nu este cazul.

4.5. Analiza cererii de bunuri și servicii, care justifică dimensionarea obiectivului de investiții.

Una dintre problemele pe care le acuză potențialii clienți de mașini electrice ține de **lipsa infrastructurii de stații de încărcare**. Sau în țările mai evolute, de dimensiunea prea redusă a acestei infrastructuri. De fapt, s-a încetățenit ideea că oamenii nu își cumpără mașini electrice nu doar pentru că ar fi scumpe sau ar avea autonomie redusă, ci și pentru că *"prizele nu se găsesc la tot pasul"*.

Un studiu al Idaho National Laboratory a arătat că, nu e nevoie de stații de încărcare peste tot pentru că acest lucru să justifice adoptarea în masă a mașinilor electrice. De fapt, realizatorii studiului recomandă ca instalarea stațiilor de încărcare să **se concentreze în zonele rezidențiale** (unde locuiesc potențialii clienți), **la locurile de muncă** și în așa numitele **"hot-spots"** (locuri unde, în general, mașinile stau parcate mai mult timp) exemplu: parcări publice, zone de promenadă, shopping center, mall-uri.

Autoritățile locale încearcă să încurajeze utilizarea pe scară cât mai largă a mașinilor electrice. Proprietarii acestor mașini vor primi o serie de facilități, de la încărcarea gratuită cu energie electrică a mașinilor și până la reguli speciale în traficul rutier.

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

Așa cum am arătat și în capitolele anterioare, amplasarea stațiilor de încărcare în parcurile publice ale primăriei constituie primul pas pentru crearea rețelei de stații..

4.6. Analiza financiară, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță financiară: fluxul cumulat, valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate; sustenabilitatea financiară.

Analiza financiară are ca scop utilizarea previziunilor fluxului de numerar al proiectului, pentru a determina indicatorii de performanță financiară precum: fluxul cumulat, rata internă de rentabilitate a investiției sau a capitalului și valoarea netă actualizată corespunzătoare.

Analiza financiară are rolul de a furniza informații cu privire la fluxurile de intrări și ieșiri, structura veniturilor (dacă este cazul) și a cheltuielilor necesare implementării proiectului dar și de-a lungul perioadei previzionate în vederea determinării durabilității financiare și calculului principalilor indicatori de performanță financiari.

Astfel, analiza financiară realizată pentru proiectul de față este alcătuită dintr-o serie de tabele care furnizează informații cu privire la detalierea datelor financiare ale investiției de capital pe categorii de activități, la costurile și veniturile aferente perioadei de exploatare, la sursele de finanțare, la analiza fluxului de numerar pentru sustenabilitatea financiară a proiectului.

În vederea întocmirii analizei financiare, s-au avut în vedere următoarele elemente:

- Orizontul de timp;
- Determinarea costurilor totale;
- Veniturile generate de proiect;
- Corecția pentru inflație;
- Determinarea ratei actualizării;
- Determinarea indicatorilor de performanță.

Ipoteze utilizate:

- perioada de analiză: 5 ani;
- timp de implementare proiect: maxim 1 an;
- rata de actualizare utilizată în actualizarea fluxurilor financiare de numerar: 5%;
- costurile de întreținere și operare au fost estimate la nivelul unei funcționări optime a tuturor obiectelor prevazute în proiect;
- rata co-finanțării: nu este cazul;
- evoluția prezumată a tarifelor: în funcție de politica primăriei tarifele pot evolua de la 0 (zero) lei încarcarea până la 2,32 lei/kWh , ceea ce ar duce costul de încărcare al unui automobile între 50 lei și 100 lei.

Costuri de exploatare

Pe lângă costurile de investiție, proiectul generează și cheltuieli pe termen lung, asociate întreținerii și reparațiilor structurii modernizate, reprezentând cheltuieli ulterioare etapei de implementare.

Costurile de exploatare sunt reprezentate de costurile cu mentenanța și înlocuirile aferente noii infrastructurii create prin proiect.

La acestea se adaugă costurile cu energia electrică în cazul în care încărcările nu vor fi tarifate și se vor realiza în regim gratuit.

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

Venituri de exploatare

Veniturile din exploatare se obțin atunci când automobilele se încarcă contra cost de la aceste puncte.

Deoarece stațiile sunt amplasate în parcuri publice un alt venit poate fi reprezentat și de costul parcării.

leșiri de numerar

Cheltuielile cu rambursarea investiției

Aceste cheltuieli reprezintă principalul flux de numerar. În baza intrărilor prezumtive definite mai sus, pentru a nu fi nevoie de finanțări trebuie să fie în situația de a se compensa măcar parțial investiția.

4.7. Analiza economică, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță economică: valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate și raportul cost-beneficiu sau, după caz, analiza cost-eficacitate

Fluxul de numerar net cumulat are la bază următoarea formulă de calcul:

$$CF = \sum_{i=1}^n (V_h - (C_h + I_h))$$

, unde:

V_h = total venituri anuale

C_h = total cheltuieli anuale

I_h = total investiție anuală

Fluxul de numerar net cumulat este egal cu suma fluxurilor nete de numerar neactualizate. Fluxul de numerar este un indicator ce exprimă câștigul sau pierderea pentru fiecare an luat în calcul.

Valoarea reziduală este considerată 0 în cadrul analizei financiare întrucât investiția este lichidată la sfârșitul perioadei luate în considerare.

Valoarea netă actualizată (VNA/VAN/NPV) caracterizează, în valoare absolută, aportul de avantaj economic al proiectului.

$$VAN = \sum_{i=1}^n CF_i \times a_i$$

, unde:

CF_i = fluxurile de numerar nete anuale

$$a_i = \frac{1}{(1+r)^{i-1}}$$

a_i = factor de actualizare, unde

r = rata de actualizare.

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

O formulă alternativă pentru calculul acestui indicator este:

$$VAN = \sum_{i=1}^n \frac{V_i - C_i - I_i}{(1+r)^i} + \frac{VR}{(1+r)^i}$$

Obținerea unei valori VAN pozitive (VAN>0) are semnificația unei **rate de rentabilitate** a proiectului de investiții superioară ratei de actualizare utilizată, astfel încât să furnizeze o marjă acoperitoare pentru riscurile induse de nesiguranța estimărilor utilizate pentru determinarea fluxurilor de numerar nete.

VAN negativă (VAN<0) induce o rentabilitate inferioară costului de oportunitate.

Rata internă de rentabilitate (RIR sau IRR) reprezintă rata de actualizare la care VAN/NPV este egală cu 0 și reprezintă **rata internă de rentabilitate minimă** acceptată pentru proiect (o rata inferioară indicând faptul că veniturile nu vor putea acoperi cheltuielile). Pentru a fi considerat sustenabil, proiectul trebuie să prezinte o rată internă de rentabilitate mai mare decât rata de actualizare considerată.

Termenul de Recuperare a Investiției Nominale (TRI) reprezintă numărul de ani necesar fluxurilor viitoare neactualizate să acopere integral efortul investițional.

Formula utilizată pentru calculul acestui indicator este:

$$I_{total} = \sum_{i=PIF+1}^{PIF+TR} (V_i - C_i)$$

unde: I_{total} = investiția totală efectuată în perioada de implementare

V_i = venit obținut anual în perioada de operare

C_i = cheltuieli anuale efectuate în perioada de operare

PIF = anul punerii în funcțiune a instalației

TR = termenul de recuperare

Termenul de Recuperare a Valorii Reale a Investiției Inițiale (Payback Period) reprezintă numărul de ani necesar fluxurilor viitoare actualizate să acopere integral efortul investițional.

Situația optimistă:

Statie de reincarcare	Timp incarcare (h)	Valoare incarcare (lei)	Nr incarcari mediu /zi	Valoare/zi (lei)	Valoare/an (lei)
SR1	3,00	124,74	3,00	374,22	112.266,00
	0,50	58,00	5,00	290,00	87.000,00
					199.266,00
SR2	3,00	124,74	3,00	374,22	112.266,00
	3,00	124,74	3,00	374,22	112.266,00
					224.532,00

Tabel 7. Costuri estimative situație optimistă

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

VENITURI

An	1	2	3	4	5
Venit SR1	199.266,00	199.266,00	199.266,00	199.266,00	199.266,00
Venit SR2	224.532,00	224.532,00	224.532,00	224.532,00	224.532,00
Total venituri operationale	423.798,00	423.798,00	423.798,00	423.798,00	423.798,00

COSTURI OPERATIONALE

An	1	2	3	4	5
Materii prime si materiale	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Forța de munca	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Electricitate, apa, consumabile	345.120,00	345.120,00	345.120,00	345.120,00	345.120,00
Intretinere	12.948,00	12.948,00	12.948,00	12.948,00	12.948,00
Alte costuri administrative	996,00	996,00	996,00	996,00	996,00
Total costuri operationale	359.064,00	359.064,00	359.064,00	359.064,00	359.064,00

RANDAMENTUL FINANCIAR AL CAPITALULUI

An	1	2	3	4	5
Total venituri din exploatare	423.798,00	423.798,00	423.798,00	423.798,00	423.798,00
Total venituri	423.798,00	423.798,00	423.798,00	423.798,00	423.798,00
Total costuri operationale	-359.064,00	-359.064,00	-359.064,00	-359.064,00	-359.064,00
Total costuri de investitie (cash flow)	-348.913,92	0,00	0,00	0,00	0,00
Total costuri	-707.977,92	-359.064,00	-359.064,00	-359.064,00	-359.064,00
Fluxuri financiare nete	-284.179,92	64.734,00	64.734,00	64.734,00	64.734,00
Rata de actualizare	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%
Flux de numerar actualizat 5%		61.651,43	58.715,65	55.919,66	53.256,82
Flux de numerar actualizat RIRF(C)	-	67.165,35	69.688,01	72.305,42	75.021,14
VANF(C) sau FNPV(C)			-52.034,63		
RIRF(C) sau FRR(C)			-3,62%		

Situația pesimistă:

Statie de reincarcare	Timp incarcare (h)	Valoare incarcare (lei)	Nr incarcari mediu /zi	Valoare/zi (lei)	Valoare/an (lei)
SR1	3,00	124,74	1,00	124,74	37.422,00
	0,50	58,00	3,00	174,00	52.200,00
					89.622,00
SR2	3,00	124,74	1,00	124,74	37.422,00
	3,00	124,74	1,00	124,74	37.422,00
					74.844,00

Tabel 8. Costuri estimative situație pesimistă

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

VENITURI

An	1	2	3	4	5
Venit SR1	89.622,00	89.622,00	89.622,00	89.622,00	89.622,00
Venit SR2	74.844,00	74.844,00	74.844,00	74.844,00	74.844,00
Total venituri operationale	164.466,00	164.466,00	164.466,00	164.466,00	164.466,00

COSTURI OPERATIONALE

An	1	2	3	4	5
Materii prime si materiale	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Forța de munca	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Electricitate, apa, consumabile	131.040,00	131.040,00	131.040,00	131.040,00	131.040,00
Intretinere	12.948,00	12.948,00	12.948,00	12.948,00	12.948,00
Alte costuri administrative	996,00	996,00	996,00	996,00	996,00
Total costuri operationale	144.984,00	144.984,00	144.984,00	144.984,00	144.984,00

RANDAMENTUL FINANCIAR AL CAPITALULUI

An	1	2	3	4	5
Total venituri din exploatare	164.466,00	164.466,00	164.466,00	164.466,00	164.466,00
Total venituri	164.466,00	164.466,00	164.466,00	164.466,00	164.466,00
Total costuri operationale	-144.984,00	-144.984,00	-144.984,00	-144.984,00	-144.984,00
Total costuri de investitie (cash flow)	-348.913,92	0,00	0,00	0,00	0,00
Total costuri	-493.897,92	-144.984,00	-144.984,00	-144.984,00	-144.984,00
Fluxuri financiare nete	-329.431,92	19.482,00	19.482,00	19.482,00	19.482,00
Rata de actualizare	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%
Flux de numerar actualizat 5%		18.554,29	17.670,75	16.829,28	16.027,89
Flux de numerar actualizat RIRF(C)	-	32.544,40	54.364,96	90.815,90	151.706,66
VANF(C) sau FNPV(C)			-247.952,11		
RIRF(C) sau FRR(C)			-40,14%		

În urma analizei celor 2 ipoteze rezultă că indiferent de situație, în cazul în care achiziția stațiilor este subvenționată printr-o finanțare nerambursabilă, investiția se dovedește viabilă, ea devenind profitabilă într-un termen scurt.

Pornind de la faptul că orizontul de analiză a fost ales 5 ani, rezultă că și în situația cea mai dezavantajoasă primăria poate acorda gratuități în primul an pentru a atrage consumatorii, dacă își bugetează pierderi, urmând ca începând din anul 2 să perceapă taxe de încărcare. La finalul celor 5 ani costurile inițiale și cele de operare vor fi acoperite în totalitate, urmând ca toate veniturile să devină profit net.

4.8 Analiza de senzitivitate

Analiza de senzitivitate permite determinarea modului în care se modifică rezultatele unei cercetări față de posibilele variații ale parametrilor luați în calcul și ale estimărilor făcute.

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

Pentru realizarea acestei analize se vor stabili în prealabil care sunt variabilele cheie ale proiectului, față de modificarea cărora proiectul poate suferi atât în faza de implementare cât și ulterior în faza de exploatare.

În funcție de modificarea acestor variabile se va măsura efectul acestor modificări (în plus sau în minus) față de indicatorii de rentabilitate economică, respective RIR și VAN (s-a optat pentru indicatorii economici și nu financiari deoarece aceștia au un impact semnificativ asupra proiectului) .

4.9 Analiza de riscuri, măsuri de prevenire/diminuare a riscurilor

Rezultatele proiectului pot fi influentate de diferiti factori de risc de la analiza carora nu putem face abstractie. La fel ca in cazul oricarui tip de investitie, proiectul de fata implica anumite riscuri. In acest sens putem deosebi:

- riscuri generale - se refera la acele riscuri care decurg din evoluția de ansamblu a mediului (natural, economic, social, cultural, tehnologic, politic etc.), la nivel mondial sau national;
- riscuri specifice - care tin de echipa de proiect, de tipul investitiei, de modul cum sunt planificate activitatile in cadrul obiectivului de investitie.

Analiza de risc cuprinde urmatoarele etape principale:

1. Identificarea riscurilor se va realiza in cadrul sedintelor lunare de progres de catre membrii echipei de proiect. Identificarea riscurilor trebuie sa includa riscuri care pot aparea pe parcursul intregului proiect: financiare, tehnice, organizatorice, cu privire la resursele umane implicate, precum si riscuri externe (politice, de mediu, legislative). Identificarea riscurilor trebuie actualizata la fiecare sedinta lunara.
 2. Estimarea si evaluarea probabilitatii de aparitie a riscului. Riscurile identificate vor fi caracterizate in functie de probabilitatea lor de aparitie si impactul acestora asupra proiectului.
 3. Gestionarea riscului si imbunatatirea conceptului proiectului, pe baza Graficului de Management al Riscului.
- 1.1. Identificarea riscurilor se realizeaza prin:
 - analiza planului de implementare
 - brainstorming
 - experienta specialistilor si a echipei de implementare
 - metode analitice - unde este posibil
 - 1.2. Riscurile identificate in cadrul acestui proiect, prin metodele de identificare a riscului mai sus mentionate sunt:
 - riscuri comerciale si strategice
 - riscuri economice
 - riscuri contractuale
 - riscuri de mediu
 - riscuri politice
 - riscuri sociale
 - riscuri naturale
 - riscuri institutionale si organizationale
 - riscuri operationale si de sistem
 - riscuri determinate de factorul uman
 - riscuri tehnice

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

Alaturi de variabilele critice identificate prin analiza de senzitivitate si care nu necesita aplicarea unor masuri speciale pentru prevenirea unor posibile riscuri, se prezinta mai jos si o analiza calitativa a anumitor riscuri si masurile luate.

RISC	Probabilitate de aparitie	MASURI
Riscuri contractuale		
- intarzieri in organizarea procedurilor de achizitii	mediu	- Pentru a evita intarzierile in organizarea procedurilor de achizitii, graficul de realizare a acestora va fi atent monitorizat, vor fi identificati din timp posibilitii furnizori si se va incerca o comunicare cat mai transparenta cu acestia.
- potentiale modificari ale solutiei tehnice	scazut	- prevederea in contractul de proiectare a garantiei de buna executie a proiectului tehnic, garantie care va fi retinuta in cazul unei solutii tehnice necorespunzatoare - asistenta tehnica din partea proiectantului pe perioada executiei proiectului - acoperirea cheltuielilor cu noua solutie tehnica cu sumele cuprinse la cheltuielile diverse si neprevazute
- neincadrarea efectuarii lucrarilor de catre constructor in graficul de timp aprobat si in quantumul financiar stipulat in contractul de lucrari	scazut	- prevederea in caietul de sarcini a unor cerinte care sa asigure performanta tehnica si financiara a firmei contractante (personal suficient, experienta similara) - pentru ca acest risc sa poata fi prevenit este necesar ca din etapa de elaborare a documentatiei de finantare graficul Gantt al proiectului si bugetul estimat de costuri sa fie elaborate realist si pe baza unor input-uri certe. In acest sens, introducerea rezervelor financiare si de timp este o masura preventiva.
- nerespectarea clauzelor contractuale a unor contractanti/subcontractanti	scazut	- stipularea de garantii suplimentare si penalitati in contractele incheiate cu firmele contractante
Riscuri organizatorice		
- neasumarea unor sarcini si responsabilitati in cadrul echipei de proiect	scazut	-stabilirea responsabilitatilor membrilor echipei de proiect prin realizarea unor fise de post clare si complete - numirea in echipa de proiect a unor persoane cu experienta in implementarea unor proiecte similare - motivarea personalului cuprins in echipa de proiect
Riscuri institutionale		
- intarzieri in obtinerea avizelor si autorizatiilor necesare pentru implementarea proiectului	mediu	- solicitarea in timp util a acestora
- contestatii in procedurile de achizitie publica	scazut	- prevederea in caietul de sarcini a unor criterii de evaluare obiective;
- capacitatea insuficienta de finantare	scazut	- Consiliul Local va apela la un credit bancar pentru finantarea proiectului, in cazul in care sunt depasite propriile resurse avute la dispozitie pe durata executiei

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

- cresterea accelerata a preturilor	mediu	- realizarea bugetului la preturile existente pe piata. - cheltuielile generate de cresterea preturilor vor fi suportate de catre beneficiar din bugetul local
Riscuri de mediu		
Riscuri de mediu: - conditiile de clima nefavorabile efectuarii unor categorii de lucrari.	mediu	- planificare judicioasa a lucrarilor cu luarea in considerare a unei marje de timp in plus - alegerea unor solutii de executie care sa tina cont cu prioritate de conditiile climatice
Riscul de management		
- Posibilitatea ca managementul proiectului sa nu poata fi asigurat in mod eficient, ceea ce va conduce la intarzieri in derularea proiectului si la nerespectarea termenului de executie prevazut.	mediu	- numirea in echipa care va monitoriza implementarea proiectului a unor persoane cu experienta relevanta in derularea proiectelor.

Printr-o pregatire corespunzatoare si luarea la timp a unor masuri se pot diminua considerabil efectele negative produse de diferiti factori de risc.

Proiectul nu cunoaste riscuri majore care ar putea intrerupe realizarea obiectivului de investitie prezent. Planificarea corecta a proiectului inca din faza de elaborare a acestuia, precum si monitorizarea continua pe parcursul implementarii asigura evitarea riscurilor care pot influenta major proiectul.

2.1. Dupa identificarea riscurilor pe baza surselor de risc punem problema evaluarii impactului pe care l-ar avea riscul respectiv asupra proiectului in cauza si a estimarii probabilitatii producerii riscului.

Abordarea riscurilor se bazeaza astfel pe:

- dimensiunea riscului
- masurarea riscului

Ca si concluzie generala a evaluarii riscurilor se poate spune ca:

- riscurile care pot aparea in derularea proiectului au in general un impact mare la producere , dar o probabilitate redusa de aparitie si declansare
- riscurile majore care pot afecta proiectul sunt riscurile financiare si economice
- probabilitatea de aparitie a riscurilor tehnice a fost semnificativ redusa prin contractarea lucrarilor de consultanta cu firme de specialitate.

3.1. Gestionarea riscurilor

In functie de structura riscurilor se vor lua masurile necesare unei gestionari eficiente si corecte a riscurilor. Aceasta se realizeaza pe baza a patru operatiuni distincte:

- planificarea
- monitorizarea
- alocarea resurselor necesare prevenirii si inlaturarii efectelor riscurilor produse
- control

Pentru o mai buna evidentiere si urmarire a riscului la care proiectul este supus, precum si pentru o corecta selectare a actiunilor de gestionare a riscurilor, se va folosi Graficul de Management al Riscului:

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

Evaloare risc	Management de risc (masuri de prevenire)	Probabilitate impact-rating
Inflatia este mai mare decat cea pronosticata	Aprovizionarea ritmica, contracte ferme cu furnizorii	M
Modificari legislative altele decat cele preconizate	Implicare operator in dezbateri de legi si norme legislative	M
Se intarzie armonizarea legislatiei Romaniei cu legislatia UE	Sprijinirea implementarii legislatiei la nivel local si regional	L
Conditiiile de mediu	Reprogramarea activitatiilor, corelarea lor cu prognozele INMH	M
Planul de finantare va fi modificat	Cautarea unor surse alternative	L
Lipseste personalul specializat	Organizarea de programe si cursuri de instruire	H
Lipsa continuarii și a dezvoltarii strategiei lucrarilor	Refacerea strategiei in concordanta cu dezvoltarea socio ec. locala	L
Managementul neperformant	Program de instruire adecvata pentru top management	M

Legenda: H- ridicat; M- mediu; L- scazut;

5. Scenariul/Optiunea tehnico-economic(ă) optim(ă), recomandat(ă)

5.1. Comparația scenariilor/opțiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilității și riscurilor

Analiza multicriteriala pentru cele două scenarii considerate

	Avantaje	Dezavantaje
Scenariul 1 - Amplasare stații de reîncărcare lente cu puteri $\geq 2 \times 22 \text{kW AC}$ și două locuri de parcare	Se pot încărca simultan 2 automobile. Scenariul are avantajul unor costuri mai mici de investiție, deoarece se vor monta stații de încărcare lentă al căror cost de achiziție este scăzut.	Puterea mică a stațiilor de reîncărcare lentă generează un timp mai lung de încărcare pentru automobile, lucru care poate afecta consumatorii.
Scenariul 2 - Amplasare stație de reîncărcare rapidă cu puterea $\geq 50 \text{kW DC} + 22 \text{kW AC}$ și stație de reîncărcare lentă $2 \times 22 \text{kW AC}$ și două locuri de parcare	Se pot încărca simultan 2 automobile. Crește puterea instalată, deoarece stațiile sunt mai performante, oferind și posibilitatea de încărcare în curent continuu. Timpii de încărcare scad în funcție de tipul încărcării ales.	Costuri mai mari de investiție, deoarece se va monta și stația de încărcare rapidă a cărei cost de achiziție este ridicat.

5.2. Selectarea și justificarea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e)

Soluția aleasă este **Scenariul 2**. Acest scenariu este preferat față de celelalte pentru că se pliază cel mai bine pe condițiile existente în teren (poziționare, putere instalată disponibilă, etc.) și condițiile ghidului de finanțare nerambursabilă. Oferă posibilitatea încărcării a două automobile simultan și asigură accesul permanent și nediscriminatoriu al publicului la stațiile de reîncărcare instalate prin proiect.

5.3. Descrierea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e) privind:

a) obținerea și amenajarea terenului;

Stațiile se vor amplasa pe domeniul public, iar din punct de vedere al amenajării terenului, lucrările care se vor executa sunt următoarele :

- pregătirea fundațiilor pentru amplasarea stațiilor și a punctelor de alimentare
- săparea șanțurilor pentru traseele de cabluri
- refacerea terenului după pozarea cablurilor și amplasarea stațiilor.

b) asigurarea utilităților necesare funcționării obiectivului;

Din punct de vedere al utilităților necesare pentru funcționarea obiectivului, este nevoie numai de asigurarea alimentării cu energie electrică conform datelor solicitate în avizul tehnic de racordare.

c) soluția tehnică, cuprinzând descrierea, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcțional-arhitectural și economic, a principalelor lucrări pentru investiția de bază, corelată cu nivelul calitativ, tehnic și de performanță ce rezultă din indicatorii tehnico-economici propuși

Descrierea lucrărilor de bază

Pentru acest scenariu/opțiunea tehnico-economică aleasă este nevoie de următoarele lucrări de bază:

- Pregătirea traseului canalizării LES de 0,4 kV;
- Executarea săpăturilor și a traseului pentru cabluri;
- Executarea subtraversării carosabilului – dacă este cazul;
- Executarea liniilor subterane protejate prin tuburi/țevi;
- Desfășurarea și pozarea cablurilor;
- Astuparea șanțurilor;
- Realizare fundațiilor/postamentelor pentru stații;
- Realizare fundațiilor/postamentelor pentru firidele de distribuție – dacă este cazul;
- Realizarea lucrărilor de construire a locurilor de parcare;
- Refacerea terenului și aducerea la starea inițială;
- Realizarea marcajelor pentru parcări și amplasarea panoului de informare;
- Montarea stațiilor de reîncărcare;
- Realizarea conexiunilor electrice;
- Configurare inițială a sistemului;
- Testare, verificare și punere provizorie în funcțiune;
- Recepție lucrări și punere în funcțiune.

Stațiile propuse pentru prezenta investiție trebuie să îndeplinească, obligatoriu următoarele cerințe minimale:

1. Stație de reîncărcare rapidă

- Stație de reîncărcare cu funcționare în curent continuu și curent alternativ care să permită încărcarea simultană la puterile declarate
- Alimentare trifazată
- Grad de protecție: min IP 54
- Dimensiuni maxime (HxWxD): 1900mm x 700mm x 400mm
- Greutate maximă: 240 kg
- Rezistență antivandal stație: IK 10
- Rezistență antivandal display: IK10
- Echipată cu Conector tip Combo 2 – curent continuu conform standard EN 62196-3;
- Echipată cu Conector sau Priza tip Type 2 – curent alternativ conform standard EN 62196-2;
- Număr de automobile încărcate simultan DC/AC – 2 buc
- Tensiune de alimentare maxim admisă : 400V +/- 5%
- Curent de ieșire DC: maxim 200A;
- Tensiune de ieșire DC:150-1000V;
- Curent de ieșire AC:32A;
- Tensiune de ieșire AC:400V +/- 5%;
- Factorul de putere: $\geq 0,98$
- Eficiență: $>94\%$
- Echipare cu sistem de protecție diferențială de 30 mA;
- Contorizare individuală pe fiecare conector de încărcare
- Protecții electrice minime: supracurenți, supratensiuni, curenți reziduali, descărcări accidentale, scurtcircuit.
- Lungime cablu încărcare : min 4m
- Sistem de răcire cu ventilare forțată
- Material carcasa stație : structura aluminiu sau oțel inoxidabil, carcasa de oțel galvanizat vopsit în câmp electrostatic sau PU
- Temperatura de operare : -30°C și 55°C
- Nivel zgomot în operare: maxim 65dB (1m distanță în toate direcțiile)
- Putere de încărcare $\geq 50\text{kW}$ în curent continuu
- Putere de încărcare $\geq 22\text{kW}$ în curent alternativ
- Echipată cu display TFT – touch screen antivandal minim 7" poziționat între 0,9 m și 1,3 m înălțime, pentru a fi accesibil și persoanelor cu dizabilități
- Comunicare : Ethernet (Wi-fi/4G)
- Protocol OCPP minim 1.6J
- Cititor de card : RFID și NFC. ISO/IEC 14443 RFID
- Meniu de funcționare în limba română, limba engleză și minim alte 2 limbi de circulație internațională;
- Ecranul tactil al stației va afișa însemnele și informațiile beneficiarului, așa cum acesta solicită, înglobând cel puțin logo și QR code de accesare a aplicației pentru utilizarea stației și datele de identificare a stației
- Stațiile de reîncărcare vor dispune de un acces deschis de management și operare care să permită identificarea locației, monitorizarea în timp real a funcționalității,

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

- disponibilității sau al erorilor în funcționare, măsurarea și transmiterea energiei transferată către autovehicule
- Stațiile trebuie să permită interconectarea și comunicarea cu alte instalații similare în timp real.
 - Stațiile vor fi prevăzute cu sistem standard de încălzire a conectorilor, pentru a evita formarea condensului sau înghețul acestora;
 - Stația va fi echipată cu indicatori cu LED care vor anunța starea stației : disponibilă (verde) , în lucru (albastru) , defectă (roșu)
 - Informații minime afișate pe ecran: stadiul încărcării în procente, kW consumați, ampreajul și tensiunea de încărcare, timpul de la momentul pornirii încărcării
 - Stațiile vor fi livrate cu posibilitatea de a instala o aplicație de management și plată, aplicație care va putea administra un număr nelimitat de stații ale beneficiarului;
 - Stațiile vor avea posibilitatea de integrare a unui sistem de plată cu POS pentru card bancar.
 - Sistem de retractabilitate a cablului opțional
 - **Specificații de performanță și condiții privind siguranța în exploatare**
 - Se vor prezenta instrucțiuni de utilizare/montaj atașate produsului și certificat de calitate eliberat de producător
 - Se vor prezenta specificațiile de performanță ale stației de reîncărcare
 - Se va asigura asistența tehnică la montaj și PIF
 - **Condiții privind conformitatea cu standardele relevante**
 - Se va prezenta declarație de conformitate a produselor cu cerințele esențiale prevăzute de directivele Uniunii Europene (marca CE)
 - Stațiile vor îndeplini cerințele standardului IEC 61851.
 - Se va prezenta certificat/atestat de conformitate IEC61851-1; IEC62196-1/-2; IEC62196-3
 - Conectorii vor respecta standardele EN 62196-2 pentru AC și EN 62196-3 pentru DC
 - Se va prezenta certificat de conformitate pentru sistemele de comunicație OCPP minim versiunea 1.6J
 - Se vor prezenta rapoarte de testare care să ateste conformitatea cu cerințele impuse pentru IP, IK-carcasa,
 - EMC directive 2014/30/EU (EN IEC 61000-6-3:2021; EN IEC 61000-6-1:2019; EN IEC 61000-3-2:2019+A1:2021; EN IEC 61000-3-3:2013+A2:2021)
 - LVD directive 2014/35/EU (EN IEC 61851-1:2019; EN IEC 61851-23:2014; EN IEC 61851-24:2014)
 - Toate documentele vor fi depuse în cadrul propunerii tehnice. Nu se acceptă prezentarea ulterioară a documentelor mai sus menționate. Toate documentele vor trebui să fie în perioada de valabilitate
 - **Condiții de garanție și postgaranție**
 - Garanție stație – minim 24 luni
 - Se vor prezenta certificate de garanție și condițiile de garanție
 - **Condiții cu caracter tehnic**
 - În zona de amplasare a stației de reîncărcare se vor monta doi stalpi ornamentali metalici cu profil rotund/patrat h=700mm din teava de oțel și folie reflectorizantă, pentru protejarea stației la socuri mecanice.

2. Stație de reîncărcare lentă

- Stație de reîncărcare cu funcționare în curent alternativ care să permită încărcarea simultană la puterile declarate
- Alimentare trifazată
- Grad de protecție: min IP 54
- Clasa de izolație I
- Dimensiuni maxime (HxWxD): 1550x350x250mm
- Greutate maximă: 55Kg
- Rezistența antivandal IK 10, IK08 - display
- Echipată cu prize sau conectori tip Type 2 – curent alternativ conform standard EN 62196-2;
- Număr de automobile încărcate simultan AC – 2 buc
- Curent de alimentare maxim admis: 64A (32A+32A)
- Tensiune de alimentare maximă admisă : 400V
- Carcasa stație : oțel antivandal
- Temperatura de operare : -25°C până la 70°C
- Puterea maximă de încărcare pe fiecare conector/priza: 22KW în curent alternativ
- Comunicatie : Ethernet (Wi-fi/4G) Protocol OCPP minim 1.6
- Cititor de card : RFID și NFC. ISO/IEC 14443 RFID
- Ecran cu afișaj color minim în limbile română și engleză
- Carcasa rezistentă la UV
- Contorizare individuală pe fiecare conector/priza de încărcare
- Ecranul tactil al stației va afișa însemnele și informațiile beneficiarului, așa cum acesta solicită, incluzând cel puțin logo și QR code de accesare a aplicației pentru utilizarea stației și datele de identificare a stației
- Stațiile de reîncărcare vor dispune de un acces deschis de management și operare care să permită identificarea locației, monitorizarea în timp real a funcționalității, disponibilității, cantitatea de energie transferată
- Stațiile trebuie să permită interconectarea și comunicarea cu alte instalații similare în timp real.
- Stația va fi echipată cu indicatori cu LED care vor anunța starea stației
- Informații minime afișate pe ecran: stadiul încărcării în procente, KW consumați, amprețul și tensiunea de încărcare, timpul de la momentul pornirii încărcării
- Stațiile vor fi livrate cu posibilitatea de a instala o aplicație de management și plată, aplicație care va putea administra un număr nelimitat de stații ale beneficiarului;
- Protecții electrice minime: supracurenți, supratensiuni, curenți reziduali, descărcări accidentale, scurtcircuit.
- Acces cu card sau aplicație mobilă
- Posibilitate de livrare în culori personalizate
- Posibilitatea de a instala și bloca permanent un cablu în stație.
- **Specificații de performanță și condiții privind siguranța în exploatare**
- Se vor prezenta instrucțiuni de utilizare/montaj atasate produsului, carte tehnică și certificat de calitate eliberat de producător
- Se vor prezenta specificațiile de performanță ale stației de reîncărcare
- Se va asigura asistența tehnică la montaj și PIF
- **Condiții privind conformitatea cu standardele relevante**

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

- Se va prezenta declarație de conformitate a produselor cu cerințele esențiale prevăzute de directivele Uniunii Europene (marca CE ROHS)
- Stațiile vor îndeplini cerințele standardului IEC 61851. . Se va prezenta certificat/atestat de conformitate ISO/IEC61851-1; IEC62196-2.
- Conectorii vor respecta standardele EN 62196-2 pentru AC
- Se va prezenta certificat de conformitate pentru sistemele de comunicare OCPP minim versiunea 1.6
- Se vor prezenta rapoarte de testare care sa ateste conformitatea cu cerintele impuse pentru IP, IK, EMC si LVD
- Toate documentele vor fi depuse in cadrul propunerii tehnice. Nu se accepta prezentarea ulterioara a documentelor mai sus mentionate. Toate documentele vor trebui sa fie in perioada de valabilitate
- **Conditii de garantie si postgarantie**
- Garantie statie – minim 24 luni
- Se vor prezenta certificate de garantie si conditiile de garantie
- **Condiții cu caracter tehnic**
- Montaj vertical pe postament de beton.

Platformă operare/administrare stație de reîncărcare - Caracteristici aplicație/ platformă de administrare:

- Stația va fi echipată și va avea instalată platforma de operare/administrare a stațiilor prin care autoritatea contractantă să poată gestiona stațiile, cu aplicație pentru ios și android. Această platformă se va putea integra și cu alte platforme și aplicații ale beneficiarului, vizând în principal dezvoltarea conceptului de Smart city al localității;
- Aplicatia trebuie sa aiba meniu cel putin in romana si engleza, sa fie intuitiva, sa afiseze in prima pagina cea mai apropiata statie pentru a facilita accesul imediat la incarcare, alegand conectorul pe care se va incarca, sa se poata incarca alegand timpul sau cantitatea de curent incarcata si sa permita inclusiv rezervarea statiei intr-un interval orar.
- Meniu principal (dashboard) va cuprinde: harta cu pozitionarea statiilor de incarcare dupa coordonatele GPS, lista statiilor cu caracteristicile si statusul fiecareia din care sa se vada, cel putin: adresa unde sunt amplasate, puterea de incarcare a statiei, starea conectarii (online-offline), starea conectorilor (liber, ocupat, in avarie), in cazul in care conectorul este ocupat, sa se poata vedea durata de incarcare ramasa in timp real, comunicata de vehicul.
- Meniu platforma pentru administrarea utilizatorilor din care se poate: edita sau sterge utilizatori, exporta in excel si pdf liste privind utilizatorii. Posibilitate de creare grupuri de utilizatori.
- Meniu pentru administrare conturi/carduri (fizice si virtuale) din care se poate: adauga, edita, sterge, autoriza sau bloca un cont al unui utilizator, exporta in csv, excel si pdf sau printa liste privind conturile/ cardurile adaugate fiecarui utilizator, stabili tarife diferite in functie de utilizator sau grup.
- Meniu pentru administrarea statiilor care trebuie sa includa: lista cu statiile, exportabila in csv, excel si pdf sau printare, vizualizarea ticketelor de suport tehnic cu starea acestora, diagnosticare si interventie de la distanta pentru remedierea erorilor aparute, posibilitate initiere/intrerupere sesiune de incarcare, trimitere de comenzi catre statie si conector individual. Posibilitate restart soft si restart hardware. Posibilitate upgrade firmware de la distanta.
- Meniu pentru monitorizarea sesiunilor de incarcare ce trebuie sa includa: nume statie, conectorul utilizat, utilizatorul si contul/cardul folosit pentru autentificare, data si ora

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

incepere sesiune, data si ora incheiere sesiune, durata in minute, energia electrica incarcata, pretul pe minut sau kwh, total si ticket de suport tehnic, daca a existat pentru sesiunea respectiva. Posibilitatea stabilirii unui tarif atat pe kwh, cat si pe minut, toate informatiile putand fi printate si exportabile in csv, excel si pdf

- Platforma trebuie sa aiba posibilitatea de a permite administratorului sa stabileasca tarife diferite pe fiecare utilizator in parte (ex. Politia locala poate incarca gratuit) si tarife si conditii de acces (liber sau cu autentificare) pentru fiecare statie in parte.
- Platforma trebuie sa aiba posibilitatea de a permite administratorului sa adauge sigla localitatii precum si alte elemente de identificare ale beneficiarului.
- Meniu de statistici cu urmatoarele caracteristici: prima pagina cu total sesiuni de incarcare, total incarcari, total incasari, total energie consumata, media energiei consumate si media timpului de incarcare, grafice cu gradul procentual de ocupare pe fiecare statie (timp incarcare, timp liber, timp avarie, timp ocupata fara sa se incarce) in parte si pe fiecare conector. sa poata scoate statistici exportabile in csv, excel si pdf si printare.
- Statistici pe utilizatori: cont/card, nume, energie consumata, timp de incarcare, costul energiei si costul timpului petrecut la incarcare.
- Meniu de registri ai erorilor cu alerte privind ID statie, conector, descriere eroare, solutii, rezolvare, data.
- **Specificații de performanță și condiții privind siguranța în exploatare**
- Se vor prezenta instructiuni de utilizare atasate produsului
- **Conditii privind conformitatea cu standardele relevante**
- Se va prezenta de catre furnizor detinerea standardului ISO/IEC 27001:2022
- **Conditii de garantie si post garantie**
- Pe intreaga durata a derularii contractului, prestatorul va asigura serviciul de suport tehnic permanent 24 h si va demonstra acest lucru prin existenta acestui serviciu activ.
- SIM-urile de date mobile trebuie sa fie asigurate de furnizor cel putin pentru perioada de garantie a echipamentelor
- Ofertantii, in perioada de garantie fara a putea solicita costuri suplimentare pentru administrarea, dezvoltarea, upgrade-uri, ale aplicatiei de management a statiilor, sau abonamente lunare, mentenanta si orice alte costuri sunt generate de crearea si rularea aplicatiei mobile.
- **Alte condiții cu caracter tehnic**
- Aplicatia va fi integrata cu sistemul e-Factura.

Parcările existente deservite vehiculelor electrice prin obiectivul de investiție aflate în administrația primăriei se vor marca cu culoarea verde, cu imaginea din panoul de informare. Marcajul se va menține pe toata perioada de implementare și monitorizare a proiectului; Fiecare amplasament va fi prevăzut cu semnalizarea corespunzătoare și vizibilă a spațiilor în care sunt instalate stațiile de reîncărcare, în concordanță cu standardele europene și naționale în domeniu, potrivit panoului prezentat cu titlu de exemplu:



Fig. 8 Panou de informare

d) probe tehnologice și teste.

- la punerea în funcțiune și instruirea personalului.

5.4. Principalii indicatori tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții:

a) indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general;

Valoarea totală a investiției este :

- **valoare fără TVA: 296.333,91 lei, din care C+M: 73.413,83 lei;**

- **valoare TVA: 55.580,01 lei, din care C+M: 13.948,63 lei;**

- **valoare totală inclusiv TVA: 348.913,92 lei din care C+M: 87.362,46 lei.**

Detalierea valorilor semnificative ale investiției sunt prezentate în Devizul general.

b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță:

Nr. stații de reîncărcare: **2 buc.**

Nr. puncte de reîncărcare create: **4 buc.**

Nr. locuri de parcare: **4 buc.**

Putere instalată / punct de reîncărcare: **22 kW AC/ 50kW DC**

c) indicatori financiari, socio-economici, de impact, de rezultat/operare:

Indicatorii financiari sunt descriși în detaliu în anexele ce fac parte din prezenta documentație.

d) durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni.

Execuția obiectivului de investiție se va face în conformitate cu graficul de execuție (Anexa nr. 3) în termen de 12 luni.

5.5. Prezentarea modului în care se asigură conformarea cu reglementările funcțiunii preconizate din punctul de vedere al asigurării tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcției, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice

Documentația a fost întocmită în conformitate cu prevederile următoarelor prescripții în vigoare:

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

- Legea nr. 10/1995 privind calitatea in construcții;
- HOTĂRÂRE DE GUVERN nr. 907 din 29 noiembrie 2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice
- **Ordinul nr. 999/10.05.2022** - „Sprijin acordat pentru implementarea Planului național de redresare și reziliență în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență - PNRR/2022/C10 -Fondul Local — promovarea infrastructurii de reîncărcare pentru vehicule electrice”.
- Legea nr. 211/2011 privind regimul deșeurilor, cu modificările și completările ulterioare, HG nr. 856/2002 (Directiva 2008/98/CE privind deșeurile și de abrogare a anumitor directive) și respectiv Legea nr. 249/2015 privind modalitatea de gestionare a ambalajelor și a deșeurilor de ambalaje, cu modificările și completările ulterioare.
- Deșeurile de echipamente electrice și electronice, de exemplu echipamente informatice și de telecomunicații de dimensiuni mici (nici dimensiune externă mai mare de 50 cm), vor fi gestionate în conformitate cu Directiva 2012/19/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 4 iulie 2012 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice (DEE), transpusă în legislația națională prin OUG 51/2015 privind deșeurile de echipamente electrice și electronice.
- Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind achizițiile publice, cu modificările și completările ulterioare;
- Regulamentul privind controlul de stat al calității în construcții, aprobat prin H.G. nr. 273/1994;
- Legea apelor 107/1996;
- H.G. 925/1995 – Regulamentul de verificare și expertizare tehnică de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și a construcțiilor;
- Normativ pentru dimensionarea straturilor bituminoase de ranforsare a sistemelor rutiere suple și semirigide, indicativ AND 550 din 1999;
- Normativ pentru evaluarea stării de degradare a îmbrăcămintii pentru structuri rutiere suple și semirigide, indicativ AND 540-2003;
- AND 605-2014 - Normativ mixturi asfaltice executate la cald condiții tehnice privind proiectarea, prepararea și punerea în operă
- SR EN ISO 14688-2:2005 “Cercetări și încercări geotehnice. Identificarea și clasificarea pământurilor. Partea 2. Principiu pentru o clasificare;
- STAS 1913/1-9,12,13,15,16 “ Teren de fundare. Determinarea caracteristicilor fizice “;
- SR EN 13108-1 Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Betoane asfaltice
- SR EN 13043 Agregate pentru amestecuri bituminoase și pentru finisarea suprafețelor utilizate în construcția șoselelor, a aeroporturilor și a altor zone cu trafic.
- SR EN 13242 Agregate din materiale nelegate sau legate hidraulic pentru utilizare în inginerie civilă și în construcții de drumuri.
- SR EN 12620 Agregate pentru beton.
- CP 012/1 – 2007 Cod de practică pentru producerea betonului.
- SR 1848-1:2011 Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Clasificare, simboluri și amplasare.
- STAS 10796/1/77 Construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor. Prescripții generale de proiectare.
- STAS 1709/1-90 Acțiunea fenomenului de îngheț-dezghet la lucrări de drumuri. Adâncimea de îngheț în complexul rutier. Prescripții de calcul.
- STAS 1709/2-90 Acțiunea fenomenului de îngheț-dezghet la lucrări de drumuri. Prevenirea și remedierea degradărilor din îngheț-dezghet. Prescripții tehnice.

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

- STAS 6400-84 Lucrări de drumuri. Straturi de bază și de fundație. Condiții tehnice generale de calitate.

- Legea 319/2006 - Legea securității și sănătății în muncă

- Ordin AND nr. 116/1999 - Instrucțiuni proprii de securitatea muncii pentru lucrări de întreținere, reparare și exploatare a drumurilor și podurilor

- P 118/1999 Norme tehnice de proiectare și realizare a construcțiilor privind protecția la acțiunea focului;

- Normativ AND 584-2012 – Traficul de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacității portante și al capacității de circulație;

- Normativ AND 602-2012 – Metode de investigare a traficului rutier;

- PD 189-2012 - Normativ pentru determinarea capacității de circulație a drumurilor publice.

Astfel se asigură conformarea cu reglementările specifice funcțiunii preconizate din punctul de vedere al asigurării tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcției.

5.6. Nominalizarea surselor de finanțare a investiției publice, ca urmare a analizei financiare și economice: fonduri proprii, credite bancare, alocații de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite.

Investiția se va realiza din bugetul de stat - „Sprijin acordat pentru implementarea Planului național de redresare și reziliență în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență - PNRR/2022/C10 - Fondul Local — promovarea infrastructurii de reîncărcare pentru vehicule electrice” și din bugetul local.

Atragerea acestor fonduri poate constitui o oportunitate și un cost redus pentru beneficiarul investiției.

6. Urbanism, acorduri și avize conforme

6.1. Certificatul de urbanism emis în vederea obținerii autorizației de construire

Certificatul de urbanism nr. 15 din 04 iunie 2024 este atașat prezentei documentații.

6.2. Extras de carte funciară, cu excepția cazurilor speciale, expres prevăzute de lege

Extrasele de carte funciară, care vizează amplasamentele care fac parte din prezentul proiect, sunt parte anexată a acestuia.

6.3. Actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului, măsuri de diminuare a impactului, măsuri de compensare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu în documentația tehnico-economică

Aviz al autorității competente pentru protecția mediului.

6.4. Avize conforme privind asigurarea utilităților

- Aviz al distribuitorului de energie electrică Distribuție Oltenia.

6.5. Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară

- Studiu Topografic realizat.

6.6. Avize, acorduri și studii specifice, după caz, în funcție de specificul obiectivului de investiții și care pot condiționa soluțiile tehnice

- Aviz alimentare cu energie electrică.

7. Implementarea investiției

7.1. Informații despre entitatea responsabilă cu implementarea investiției

Comuna Predești, Județul Dolj

Adresă: Strada Principală, nr. 82, comuna Predești, Jud. Dolj

CIF: 4554041

Nr. Telefon / Fax: 0251 454 002

Adresă de e-mail: Primariapredesti2016@yahoo.com

7.2. Strategia de implementare, cuprinzând: durata de implementare a obiectivului de investiții (în luni calendaristice), durata de execuție, graficul de implementare a investiției, eșalonarea investiției pe ani, resurse necesare.

Implementarea proiectului se va face în conformitate cu graficul de execuție (Anexa nr. 3) în termen de 12 luni și va avea următoarele etape principale:

Etape proiectare – 8 luni;
Execuție investiție – 4 luni;

Eșalonarea pe ani va cuprinde:

Anul I - Proiectare; Achiziție lucrări.

- Execuție lucrări; Asistentă tehnică din partea proiectantului.
- Finalizare lucrări; Evaluare investiție; Publicitate.

Nr. Crt.	Perioada	Etapa	Resurse umane necesare	Resurse materiale necesare	Observații
1	Anul 1	Obținere finanțare	Consultant Proiectant Verificator		Numai în cazul accesării de fonduri nerambursabile
2		Proiectare	Proiectant Verificator		
3		Achiziții lucrări	Expertți Manager proiect		
4		Execuția lucrărilor	Personal calificat Personal necalificat Diriginte șantier Manager proiect	Utilaje și materiale specifice	

PROIECTARE ȘI CONSULTANȚĂ ÎN ILUMINAT, EFICIENȚĂ ENERGETICĂ ȘI MOBILITATE URBANĂ

5		Asistență tehnică	Proiectant Personal specific Manager proiect		
6		Finalizare lucrări	Personal calificat Personal necalificat Diriginte șantier Manager proiect	Utilaje și materiale specifice	
7		Evaluare investiție	Manager proiect Proiectant Verificator Auditor financiar Inspectori specialitate		

7.3. Strategia de exploatare/operare și întreținere: etape, metode și resurse necesare.

După realizarea investiției, stațiile incluse în proiect vor intra în patrimoniul primăriei și vor fi exploatate de serviciul public de parcuri. Întreținerea și operarea lor va fi externalizată către un operator privat.

În baza contractului de servicii operatorul va asigura funcționare stațiilor și va propune planul de lucru și funcționare, planul de întreținere și revizii periodice și va răspunde prompt în cazul apariției defecțiunilor.

Operatorul va monitoriza întreaga rețea de stații și va asigura buna funcționare a acestora.

Atat în perioada de garanție cât și după aceea, operatorul va asigura mentenanța sistemului cu un echipaj de intervenție care va interveni în caz de defecțiune în maxim 24 de ore de la apariția incidentului.

Beneficiarul are 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.

7.4. Recomandări privind asigurarea capacității manageriale și instituționale

Pentru asigurarea capacității manageriale, în cadrul acestui proiect, se va proceda la alegerea unui manager de proiect care va gestiona implementarea pornind din momentul obținerii cererii de finanțare (dacă e cazul) și până la finalizarea și evaluarea investiției.

Acesta va putea fi o persoană din cadrul serviciilor de specialitate ale primăriei.

Managerul proiectului se va ocupa de coordonarea activităților și va colabora strâns cu serviciile primăriei și reprezentanții acestora, cu proiectanții și cu toate celelalte persoane implicate în implementarea proiectului precum și cu toate instituțiile care vor fi implicate în finalizarea proiectului.

Atunci când este necesar, în oricare din etapele de implementare, documentele vor fi supuse aprobării consiliului local și vor fi adoptate hotărâri de consiliul local pentru aprobarea lor.

Beneficiarii investiției vor trebui să asigure un spațiu adecvat pentru amplasamentul stațiilor de reîncărcare pentru vehicule electrice (care va presupune și posibilitatea de staționare a vehiculelor pe perioada încărcării) precum și toate activitățile și costurile necesare pentru punerea în funcțiune a stațiilor.

8. Concluzii și recomandări

Problemele de mediu asociate mobilității urbane tradiționale pe bază de combustibili fosili sunt recunoscute și înțelese pe scară largă. În timp ce încurajarea mersului pe jos, cu bicicleta și utilizarea mai largă a transportului public sunt în centrul politicilor durabile de transport, nu putem face abstracție de beneficiile foarte reale aduse de transportul propriu motorizat.

Indiferent dacă acesta este pentru a satisface nevoile celor cu deficiențe fizice pentru care nu există alternative sau deplasările oamenilor de vânzări care nu pot fi realizate altfel, mașina are un rol esențial.

Electromobilitatea oferă o soluție care păstrează libertatea personală și autonomia în timp ce rezolvă multe dintre provocările publice (de mediu și sănătate) presupuse de către motoarele de combustie. Realizarea acestei schimbări impune noi moduri de a privi această problemă pentru identificarea unor oportunități economice și date fiind problemele cauzate de criza economică, implementarea acestor soluții.

Problemele comune au oferit o serie de aspecte în care putem învăța de la vecinii noștri europeni. Norvegia de exemplu a introdus stimulente pentru a încuraja electromobilitatea, chiar dacă disponibilitatea vehiculelor este foarte redusă. Astfel a fost transmis un mesaj pozitiv cetățenilor săi, deși a costat foarte puțin din perspectiva veniturilor publice.

Dimpotrivă, deși România oferă stimulente pentru VE prin legislația sa, acest fapt nu a fost implementat pe deplin, în parte din cauza situației financiare. Doar prin implementarea deplină a acestor reguli guvernul român poate arăta că susține într-adevăr trecerea spre electro-mobilitate. Chiar dacă realitatea ar fi că va exista o folosire mică sau negativă a acestor stimulente (și prin urmare niciun cost) în viitorul imediat, important este mesajul către oameni. Este clară necesitatea unei politici coerente și cuprinzătoare, mai ales având în vedere potențialul important al României pentru energie verde și angajamentul lor pentru Strategia Europa 2020.

În timp ce se discută despre politici naționale și tipuri de vehicule, acestea nu sunt aspecte pe care orașele le pot influența foarte repede. Însă, pentru a încuraja adoptarea de vehicule, este esențială considerarea modelelor de afaceri care se aplică. În mod asemănător, disponibilitatea (sau din contră) a infrastructurii de încărcare împreună cu gradul de conștientizare al oamenilor sunt de competența autorităților locale.

În urma analizei situației existente și a posibilitatilor privind dezvoltarea viitoare, recomandarea noastră este de a se crea un program care să aibă ca obiectiv, montarea a minim o stație de reîncărcare în fiecare parcare publică aparținând primăriei în zona centrală a orașului precum și în alte zone cu trafic important (gară, universități, stadioane, săli polivalente, etc.), montarea a câte 2-5 stații de încărcare de puteri mai mici în parking-urile aflate în zonele de cartiere.

Bibliografie

Optimal allocation of electric vehicle charging infrastructure in cities and regions – European Comision

Electric Vehicles: A future Projection - Interactive Qualifying Project

Global EV Outlook2016 - INTERNATIONAL ENERGY AGENCY

EVUE Final report program URBACT II

Electric vehicle charging habits revealed – Idaho National Laboratory

* www.apia.ro

*<http://www.apia.ro/publicatii/buletin-statistic/>

*<https://www.plugshare.com/location/144437>

*<http://energy.sia-partners.com/20171113/roadmap-towards-public-charging-infrastructure-europe>

*<https://chargemap.com/about/stats>

B. PIESE DESENATE

1. Plan de amplasare și încadrare în zonă

Planșa 1- Plan de amplasament (Sc.1:2.000);;

2. Planuri de alimentare – instalații electrice

Planșa 2 – Plan de situație propusă instalații electrice SR1, SR2 (Sc.1:200);

C. ANEXE

Anexa Nr. 1 – Fișe Tehnice

Anexa Nr. 2 – Deviz Investiție

Anexa Nr. 3 – Grafic de realizare a investiției

Data:

Septembrie 2024

Întocmit,

Proiectant de specialitate

Ago Proiect Engineering S.R.L.





(ștampilă și semnătură autorizată)

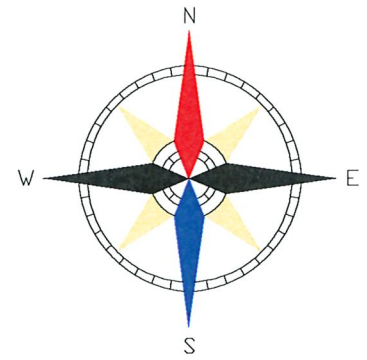
B. PIESE DESENATE



LEGENDA

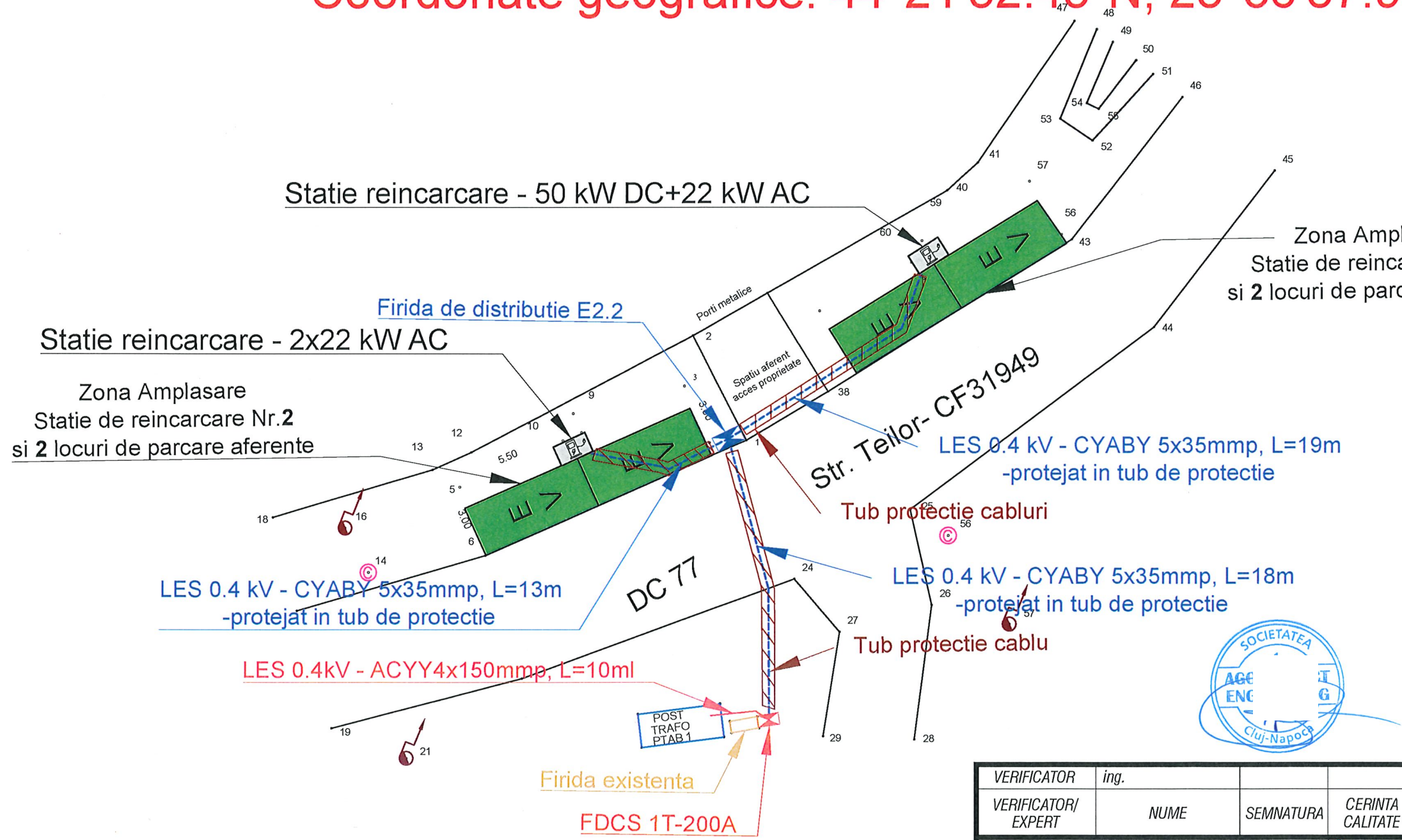
 — ZONA AMPLASARE STATIE DE REINCARCARE

VERIFICATOR	ing.			Referat nr.	
VERIFICATOR/ EXPERT	NUME	SEMNATURA	CERINTA CALITATE	REFERAT / EXPERTIZA NR. / DATA	
PROIECTANT Ago Proiect Engineering S.R.L. Strada Becas, Nr.7, Cluj-Napoca, Jud. Cluj C.U.I. : RO 33808062 J12/3267/2014			 ago.proiect.com	BENEFICIAR U.A.T. Predesti Nr. 82, Str. Principala, Comuna Predesti, Jud. Dolj	Proiect nr. 74.1/ 20.09.2023
SEF PROIECT	ing. BULAI ANDREI <small>Adev. ANRE: 201915809/2019 Grad IIIA, IIB</small>		SCARA	TITLU PROIECT	FAZA
PROIECTAT	ing. MOLDOVAN ANDREI <small>Adev. ANRE: 202411229/2024 Grad IIIA, IIB</small>		1:2000	ASIGURAREA INFRASCTRURII PENTRU TRANSPORTUL VERDE-ITS/ALTE INFRASTRUCTURI TIC (SISTEME INTELIGENTE DE MANAGEMENT URBAN/ LOCAL) IN COMUNA PREDESTI, PNRR/2022/C10 ACTIUNEA I.1.3	S.F.
APROBAT	ing. OSTROVEANU ANDI <small>Adev. ANRE: 202011706/2020 Grad IIIA, IIB</small>		DATA	TITLU PLANSA	PLANSA
DESENAT	ing. MATEI MIHAELA <small>Adev. ANRE: 202411156/2024 Grad IIIA, IIB</small>		SEPTEMBRIE 2024	PLAN DE AMPLASAMENT	1

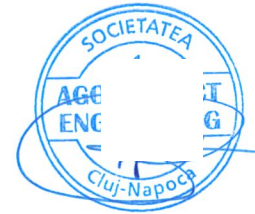


STATIE DE REINCARCARE AMPLASATA PE STRADA TEILOR, LOC. PREDEȘTI

Coordonate geografice: 44°21'52.43"N, 23°36'37.99"E



LEGENDA	
	Firida de distributie tip E - propusa
	FDCS conform ATR
	Statie de reincarcare vehicule electrice
	Tub protectie cabluri
	Linie electrica subterana 0,4kV - instalatie de utilizare
	Linie electrica subterana 0,4kV - instalatie de racordare conform ATR
	Priza de pamant propusa
	Loc de parcare vehicule electrice
	Post de Transformare



VERIFICATOR	ing.			Referat nr.	
VERIFICATOR/ EXPERT	NUME	SEMNATURA	CERINTA CALITATE	REFERAT / EXPERTIZA NR. / DATA	
PROIECTANT Ago Proiect Engineering S.R.L. Strada Becas, Nr.7, Cluj-Napoca, Jud. Cluj C.U.I. : RO 33808062 J12/3267/2014			tel: 0724054103 E-mail: ago@agoproiect.com	BENEFICIAR U.A.T. Predesti Nr. 82, Str. Principala, Comuna Predesti, Jud. Dolj	Proiect nr. 74.1/ 20.09.2023
SEF PROIECT	ing. BULAI ANDREI <small>Adev. ANRE: 201915809/2019 Grad IIA, IIB</small>		SCARA 1:200	TITLU PROIECT ASIGURAREA INFRASTRUCTURII PENTRU TRANSPORTUL VERDE-ITS/ALTE INFRASTRUCTURI TIC (SISTEME INTELIGENTE DE MANAGEMENT URBAN/ LOCAL) IN COMUNA PREDEȘTI, PNRR/2022/C10 ACTIUNEA I.1.3	FAZA S.F.
PROIECTAT	ing. MOLDOVAN ANDREI <small>Adev. ANRE: 202411229/2024 Grad IIA, IIB</small>		DATA SEPTEMBRIE 2024	TITLU PLANSA PLAN DE SITUATIE PROPUSA INSTALATII ELECTRICE SR1,SR2-STRADA TEILOR	PLANSA 2
APROBAT	ing. OSTROVEANU ANDI <small>Adev. ANRE: 202011706/2020 Grad IIA, IIB</small>				
DESENAT	ing. MATEI MIHAELA <small>Adev. ANRE: 202411156/2024 Grad IIA, IIB</small>				

C. ANEXE

Anexa Nr. 1 – Fișe Tehnice

FORMULAR F5

OBIECTIV: Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde -ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban / local) in comuna Predești, PNRR/2022/C10 actiunea I.1.3

PROIECTANT: Ago Proiect Engineering S.R.L.

FIȘA TEHNICĂ NR. 1**Stație de reîncărcare cu puterea $\geq 50\text{kW DC}+22\text{kW AC (CCS2+Type2)$**

Nr. Crt.	Specificații tehnice impuse prin caietul de sarcini	Corespondența propunerii tehnice cu specificațiile tehnice impuse prin caietul de sarcini	Furnizor
0	1	2	3
1	Parametri tehnici și funcționali		
1.1	Stație de reîncărcare cu funcționare în curent continuu și curent alternativ care să permită încărcarea simultană la puterile declarate		
1.2	Alimentare trifazată		
1.3	Grad de protecție: min IP 54		
1.4	Dimensiuni maxime (HxWxD): 1900mm x 700mm x 400mm		
1.5	Greutate maximă: 240 kg		
1.6	Rezistență antivandal stație: IK 10		
1.7	Rezistență antivandal display: IK10		
1.8	Echipată cu Conector tip Combo 2 – curent continuu conform standard EN 62196-3;		
1.9	Echipată cu Conector sau Priza tip Type 2 – curent alternativ conform standard EN 62196-2;		
1.10	Număr de automobile încărcate simultan DC/AC – 2 buc		
1.11	Tensiune de alimentare maxim admisă : 400V +/- 5%		
1.12	Curent de ieșire DC: maxim 200A;		
1.13	Tensiune de ieșire DC:150-1000V;		
1.14	Curent de ieșire AC:32A;		
1.15	Tensiune de ieșire AC:400V +/- 5%;		
1.16	Factorul de putere: $\geq 0,98$		
1.17	Eficiență: $>94\%$		
1.18	Echipare cu sistem de protecție diferențială de 30 mA;		
1.19	Contorizare individuală pe fiecare conector de încărcare		
1.20	Protecții electrice minime: supracurenți, supratensiuni, curenți reziduali, descărcări accidentale, scurtcircuit.		
1.21	Lungime cablu încărcare : min 4m		
1.22	Sistem de răcire cu ventilare forțată		
1.23	Material carcasa stație : structura aluminiu sau oțel inoxidabil, carcasa de oțel galvanizat vopsit în câmp electrostatic sau PU		
1.24	Temperatura de operare : -30°C și 55°C		
1.25	Nivel zgomot în operare: maxim 65dB (1m distanță în toate direcțiile)		
1.26	Putere de încărcare $\geq 50\text{kW}$ în curent continuu		
1.27	Putere de încărcare $\geq 22\text{kW}$ în curent alternativ		
1.28	Echipată cu display TFT – touch screen antivandal minim 7" poziționat între 0,9 m și 1,3 m înălțime, pentru a fi accesibil și persoanelor cu dizabilități		
1.29	Comunicație : Ethernet (Wi-fi/4G) Protocol OCPP minim 1.6J		
1.30	Cititor de card : RFID și NFC. ISO/IEC 14443 RFID		
1.31	Meniu de funcționare în limba română, limba engleză și minim alte 2 limbi de circulație internațională;		
1.32	Ecranul tactil al stației va afișa însemnele și informațiile beneficiarului, așa cum acesta solicită, înglobând cel puțin logo și QR code de accesare a aplicației pentru utilizarea stației și datele de identificare a stației		
1.33	Stațiile de reîncărcare vor dispune de un acces deschis de management și operare care să permită identificarea locației, monitorizarea în timp real a funcționalității, disponibilității sau		

	al erorilor in functionare, masurarea si transmiterea energiei transferata catre autovehicule		
1.34	Statiile trebuie să permită interconectarea și comunicarea cu alte instalații similare în timp real.		
1.35	Statiile vor fi prevazute cu sistem standard de incalzire a conectorilor, pentru a evita formarea condensului sau inghetul acestora;		
1.36	Statia va fi echipata cu indicatori cu led care vor anunta starea statiei : disponibila (verde) , in lucru (albastru) , defecta (rosu)		
1.37	Informatii minime afisate pe ecran: stadiul incarcarii in procente, KW consumati, ameprajul si tensiunea de incarcare, timpul de la momentul pornirii incarcarii		
1.38	Statiile vor fi livrate cu posibilitatea de a instala o aplicatie de management si plata, aplicatie care va putea administra un numar nelimitat de statii ale beneficiarului;		
1.39	Statiile vor avea posibilitatea de integrare a unui sistem de plata cu POS pentru card bancar.		
1.40	Sistem de retractabilitate a cablului optional		
2	Specificații de performanță și condiții privind siguranța în exploatare		
2.1	Se vor prezenta instructiuni de utilizare/montaj atasate produsului si certificat de calitate eliberat de producator		
2.2	Se vor prezenta specificatiile de performanță ale statiei de reincarcare		
2.3	Se va asigura asistenta tehnica la montaj si PIF		
3	Conditii privind conformitatea cu standardele relevante		
3.1	Se va prezenta declaratie de conformitate a produselor cu cerințele esențiale prevăzute de directivele Uniunii Europene (marca CE)		
3.2	Statiile vor indeplini cerintele standardului IEC 61851. Se va prezenta certificat/atestat de conformitate IEC61851-1; IEC62196-1/-2; IEC62196-3		
3.3	Conectorii vor respecta standardele EN 62196-2 pentru AC si EN 62196-3 pentru DC		
3.4	Se va prezenta certificat de conformitate pentru sistemele de comunicatie OCPP minim versiunea 1.6J		
3.5	Se vor prezenta rapoarte de testare care sa ateste conformitatea cu cerintele impuse pentru IP, IK-carcasa, EMC directive 2014/30/EU (EN IEC 61000-6-3:2021; EN IEC 61000-6-1:2019; EN IEC 61000-3-2:2019+A1:2021; EN IEC 61000-3-3:2013+A2:2021) LVD directive 2014/35/EU (EN IEC 61851-1:2019; EN IEC 61851-23:2014; EN IEC 61851-24:2014)		
3.6	Toate documentele vor fi depuse in cadrul propunerii tehnice. Nu se accepta prezentarea ulterioara a documentelor mai sus mentionate. Toate documentele vor trebui sa fie in perioada de valabilitate		
4	Conditii de garantie si postgarantie		
4.1	Garantie statie – minim 24 luni		
4.2	Se vor prezenta certificate de garantie si conditiile de garantie		
5	Condiții cu caracter tehnic		
5.1	In zona de amplasare a statiei de reincarcare se vor monta doi stalpi ornamentali metalici cu profil rotund/patrat h=700mm din teava de otel si folie reflectorizanta, pentru protejarea statiei la socuri mecanice.		

Notă: În completarea fișei tehnice se vor preciza documentele din care reiese îndeplinirea conformității produselor oferite cu specificațiile tehnice, pentru fiecare cerință în parte. Nu se acceptă completarea fișelor tehnice cu formulări de tipul : Da, Identic, Îndeplinit, Conform, Similar sau altele de acest gen. Nu se accepta copierea textului cu cerinte fara a da detalii despre produsul oferit. Ofertantii au obligatia de a indica documentele care justifica indeplinirea cerintei si pagina la care acestea se regasesc. Ofertele care nu indeplinesc aceasta cerinta vor fi declarate neconforme. Pentru produsele care au anumite dotari ca facilitati optionale se vor prezenta toate certificarile/rapoartele de testare atat pentru produsul standard cat si pentru cel care contine elementele optionale.

Proiectant,
AGO PROIECT ENGINEERING S.R.L.

FORMULAR F5

OBIECTIV: Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban / local) in comuna Predești, PNRR/2022/C10 actiunea I.1.3

PROIECTANT: Ago Proiect Engineering S.R.L.

FIȘA TEHNICĂ NR. 2
Stație de reîncărcare cu puterea 2x22kW AC (2xType2)

Nr. Crt.	Specificații tehnice impuse prin caietul de sarcini	Correspondența propunerii tehnice cu specificațiile tehnice impuse prin caietul de sarcini	Furnizor
0	1	2	3
1	Parametri tehnici și funcționali:		
1.1	Statie de reincarcare cu functionare in curent alternativ care sa permita incarcarea simultana la puterile declarate		
1.2	Alimentare trifazata		
1.3	Grad de protectie: min IP 54		
1.4	Clasa de izolatie I		
1.5	Dimensiuni maxime (HxWxD): 1550x350x250mm		
1.6	Greutate maxima: 55Kg		
1.7	Rezistenta antivandal IK 10, IK08 - display		
1.8	Echipata cu prize sau conectori tip Type 2 – curent alternativ conform standard EN 62196-2;		
1.9	Numar de automobile incarcate simultan AC – 2 buc		
1.10	Curent de alimentare maxim admis: 64A (32A+32A)		
1.11	Tensiune de alimentare maxim admisa : 400V		
1.12	Carcasa statie : otel antivandal		
1.13	Temperatura de operare : -25°C pana la 70°C		
1.14	Puterea maxima de incarcare pe fiecare conector/priza: 22KW in curent alternativ		
1.15	Comunicatie : Ethernet (Wi-fi/4G) Protocol OCPP minim 1.6		
1.16	Cititor de card : RFID si NFC. ISO/IEC 14443 RFID		
1.17	Ecran cu afisaj color minim in limbile romana si engleza		
1.18	Carcasa rezistenta la UV		
1.19	Contorizare individuala pe fiecare conector/priza de incarcare		
1.20	Ecranul tactil al statiei va afisa insemnele si informatiile beneficiarului, asa cum acesta solicita, ingloband cel putin logo si QR code de accesare a aplicatiei pentru utilizarea statiei si datele de identificare a statiei		
1.21	Stațiile de reîncărcare vor dispune de un acces deschis de management și operare care să permită identificarea locației, monitorizarea în timp real a funcționalității, disponibilității, cantitatea de energie transferată		
1.22	Statiile trebuie să permită interconectarea și comunicarea cu alte instalații similare în timp real.		
1.23	Statia va fi echipata cu indicatori cu led care vor anunta starea statiei		
1.24	Informatii minime afisate pe ecran: stadiul incarcarii in procente, KW consumati, ameprajul si tensiunea de incarcare, timpul de la momentul pornirii incarcarii		
1.25	Statiile vor fi livrate cu posibilitatea de a instala o aplicatie de management si plata, aplicatie care va putea administra un numar nelimitat de statii ale beneficiarului;		
1.26	Protectii electrice minime: supracurenti, supratensiuni, curenti reziduali, descarcari accidentale, scurtcircuit.		
1.27	Acces cu card sau aplicatie mobila		
1.28	Posibilitate de livrare in culori personalizate		
1.29	Posibilitatea de a instala si bloca permanent un cablu in statie.		

2	Specificații de performanță și condiții privind siguranța în exploatare		
2.1	Se vor prezenta instrucțiuni de utilizare/montaj atasate produsului, carte tehnica și certificat de calitate eliberat de producător		
2.2	Se vor prezenta specificațiile de performanță ale stației de reincarcare		
2.3	Se va asigura asistența tehnică la montaj și PIF		
3	Condiții privind conformitatea cu standardele relevante		
3.1	Se va prezenta declarație de conformitate a produselor cu cerințele esențiale prevăzute de directivele Uniunii Europene (marca CE ROHS)		
3.2	Stațiile vor îndeplini cerințele standardului IEC 61851. . Se va prezenta certificat/atestat de conformitate ISO/IEC61851-1; IEC62196-2.		
3.3	Conectorii vor respecta standardele EN 62196-2 pentru AC		
3.4	Se va prezenta certificat de conformitate pentru sistemele de comunicație OCPP minim versiunea 1.6		
3.5	Se vor prezenta rapoarte de testare care să ateste conformitatea cu cerințele impuse pentru IP, IK, EMC și LVD		
3.6	Toate documentele vor fi depuse în cadrul propunerii tehnice. Nu se acceptă prezentarea ulterioară a documentelor mai sus menționate. Toate documentele vor trebui să fie în perioada de valabilitate		
4	Condiții de garanție și postgaranție		
4.1	Garantie stație – minim 24 luni		
4.2	Se vor prezenta certificate de garanție și condițiile de garanție		
5	Condiții cu caracter tehnic		
5.1	Montaj vertical pe postament de beton		

Notă: În completarea fișei tehnice se vor preciza documentele din care reiese îndeplinirea conformității produselor oferite cu specificațiile tehnice, pentru fiecare cerință în parte. Nu se acceptă completarea fișelor tehnice cu formulări de tipul : Da, Identic, Îndeplinit, Conform, Similar sau altele de acest gen. Nu se acceptă copierea textului cu cerințe fără a da detalii despre produsul oferit. Ofertantii au obligația de a indica documentele care justifică îndeplinirea cerinței și pagina la care acestea se regăsesc. Ofertele care nu îndeplinesc această cerință vor fi declarate neconforme. Pentru produsele care au anumite dotări ca facilități optionale se vor prezenta toate certificările/rapoartele de testare atât pentru produsul standard cât și pentru cel care conține elementele optionale.

**Proiectant,
AGO PROIECT ENGINEERING S.R.L.**

FORMULAR F5

OBIECTIV: Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban / local) in comuna Predești, PNRR/2022/C10 actiunea I.1.3

PROIECTANT: Ago Proiect Engineering S.R.L.

FIȘA TEHNICĂ NR. 3 Platformă operare/administrare stații

Nr. Crt.	Specificații tehnice impuse prin caietul de sarcini	Corespondența propunerii tehnice cu specificațiile tehnice impuse prin caietul de sarcini	Furnizor
0	1	2	3
1	Parametri tehnici și funcționali:		
1.1	Stația va fi echipată și va avea instalată platforma de operare/administrare a stațiilor prin care autoritatea contractantă să poată gestiona stațiile, cu aplicație pentru ios și android. Această platformă se va putea integra și cu alte platforme și aplicații ale beneficiarului, vizând în principal dezvoltarea conceptului de Smart city al localității;		
1.2	Aplicatia trebuie sa aiba meniu cel putin in romana si engleza, sa fie intuitiva, sa afiseze in prima pagina cea mai apropiata statie pentru a facilita accesul imediat la incarcare, alegand conectorul pe care se va incarca, sa se poata incarca alegand timpul sau cantitatea de curent incarcata si sa permita inclusiv rezervarea statiei intr-un interval orar.		
1.3	Meniu principal (dashboard) va cuprinde: harta cu pozitionarea statiilor de incarcare dupa coordonatele GPS, lista statiilor cu caracteristicile si statusul fiecareia din care sa se vada, cel putin: adresa unde sunt amplasate, puterea de incarcare a statiei, starea conectarii (online-offline), starea conectorilor (liber, ocupat, in avarie), in cazul in care conectorul este ocupat, sa se poata vedea durata de incarcare ramasa in timp real, comunicata de vehicul.		
1.4	Meniu platforma pentru administrarea utilizatorilor din care se poate: edita sau sterge utilizatori, exporta in excel si pdf liste privind utilizatorii. Posibilitate de creare grupuri de utilizatori.		
1.5	Meniu pentru administrare conturi/carduri (fizice si virtuale) din care se poate: adauga, edita, sterge, autoriza sau bloca un cont al unui utilizator, exporta in csv, excel si pdf sau printa liste privind conturile/ cardurile adaugate fiecarui utilizator, stabili tarife diferite in functie de utilizator sau grup.		
1.6	Meniu pentru administrarea statiilor care trebuie sa includa: lista cu statiile, exportabila in csv, excel si pdf sau printare, vizualizarea ticketelor de suport tehnic cu starea acestora, diagnosticare si interventie de la distanta pentru remedierea erorilor aparute, posibilitate initiere/intrerupere sesiune de incarcare, trimitere de comenzi catre statie si conector individual. Posibilitate restart soft si restart hardware. Posibilitate upgrade firmware de la distanta.		
1.7	Meniu pentru monitorizarea sesiunilor de incarcare ce trebuie sa includa: nume statie, conectorul utilizat, utilizatorul si contul/cardul folosit pentru autentificare, data si ora incepere sesiune, data si ora incheiere sesiune, durata in minute, energia electrica incarcata,		

	pretul pe minut sau kwh, total si ticket de suport tehnic, daca a existat pentru sesiunea respectiva. Posibilitatea stabilirii unui tarif atat pe kwh, cat si pe minut, toate informatiile putand fi printate si exportabile in csv, excel si pdf		
1.8	Platforma trebuie sa aiba posibilitatea de a permite administratorului sa stabileasca tarife diferite pe fiecare utilizator in parte (ex. Politia locala poate incarca gratuit) si tarife si conditii de acces (liber sau cu autentificare) pentru fiecare statie in parte.		
1.9	Platforma trebuie sa aiba posibilitatea de a permite administratorului sa adauge sigla localitatii precum si alte elemente de identificare ale beneficiarului.		
1.10	Meniu de statistici cu urmatoarele caracteristici: prima pagina cu total sesiuni de incarcare, total incarcari, total incasari, total energie consumata, media energiei consumate si media timpului de incarcare, grafice cu gradul procentual de ocupare pe fiecare statie (timp incarcare, timp liber, timp avarie, timp ocupata fara sa se incarce) in parte si pe fiecare conector. sa poata scoate statistici exportabile in csv, excel si pdf si printare.		
1.11	Statistici pe utilizatori: cont/card, nume, energie consumata, timp de incarcare, costul energiei si costul timpului petrecut la incarcare.		
1.12	Meniu de registri ai erorilor cu alerte privind ID statie, conector, descriere eroare, solutii, rezolvare, data.		
2	Specificatii de performanță și condiții privind siguranța în exploatare		
2.1	Se vor prezenta instructiuni de utilizare atasate produsului		
3	Conditii privind conformitatea cu standardele relevante		
3.1	Se va prezenta de catre furnizor detinerea standardului ISO/IEC 27001:2022		
4	Conditii de garantie si post garantie		
4.1	Pe intreaga durata a derularii contractului, prestatorul va asigura serviciul de suport tehnic permanent 24 h si va demonstra acest lucru prin existenta acestui serviciu activ.		
4.2	SIM-urile de date mobile trebuie sa fie asigurate de furnizor cel putin pentru perioada de garantie a echipamentelor		
4.3	Ofertantii, in perioada de garantie fara a putea solicita costuri suplimentare pentru administrarea, dezvoltarea, upgrade-uri, ale aplicatiei de management a statiilor, sau abonamente lunare, mentenanta si orice alte costuri sunt generate de crearea si rularea aplicatiei mobile.		
5	Alte conditii cu caracter tehnic		
5.1	Aplicatia va fi integrata cu sistemul e-Factura		

Notă: În completarea fișei tehnice se vor preciza documentele din care reiese îndeplinirea conformității produselor oferite cu specificațiile tehnice, pentru fiecare cerință în parte. Nu se acceptă completarea fișelor tehnice cu formulări de tipul : Da, Identic, Îndeplinit, Conform, Similar sau altele de acest gen. Nu se accepta copierea textului cu cerinte fara a da detalii despre produsul oferat. Ofertantii au obligatia de a indica documentele care justifica indeplinirea cerintei si pagina la care acestea se regasesc. Ofertele care nu indeplinesc aceasta cerinta vor fi declarate neconforme. Pentru produsele care au anumite dotari ca facilitati optionale se vor prezenta toate certificarile/rapoartele de testare atat pentru produsul standard cat si pentru cel care contine elementele optionale.

Proiectant,
AGO PROIECT ENGINEERING S.R.L.

Anexa Nr. 2 – Deviz investiție

OBIECTIV: Faza S.F. - „Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde -ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban / local) in comuna Predești, PNRR/2022/C10 actiunea I.1.3”
PROIECTANT: Ago Proiect EngineeringS.R.L.
BENEFICIAR: Comuna Predești

DEVIZ GENERAL				
al obiectivului de investiții				
<i>Scenariul II - „Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde -ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban / local) in comuna Predești, PNRR/2022/C10 actiunea I.1.3”</i>				
Nr. crt.	Denumirea capitolului și subcapitolului de cheltuieli	Valoarea (exclusiv TVA)	TVA	Valoarea (inclusiv TVA)
		Lei	Lei	Lei
1	2	3	4	5
CAPITOLUL 1				
Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului				
1.1	Obținerea terenului	0,00	0,00	0,00
1.2	Amenajarea terenului	26.401,34	5.016,25	31.417,59
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială	3.290,67	625,23	3.915,90
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 1		29.692,01	5.641,48	35.333,49
CAPITOLUL 2				
Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții				
2	Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții	16.734,65	3.179,58	19.914,23
2.1	Instalație de racordare conform ATR - SR1, SR2	16.734,65	3.179,590	19.914,24
TOTAL CAPITOLUL 2		16.734,65	3.179,58	19.914,23
CAPITOLUL 3				
Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică				
3.1	Studii	0,00	0,00	0,00
3.1.1	Studii de teren	0,00	0,00	0,00
3.1.1.1	Studiu topografic	0,00	0,00	0,00
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	0,00	0,00	0,00
3.1.3	Alte studii specifice	0,00	0,00	0,00
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	0,00	0,00	0,00
3.3	Expertiză tehnică	0,00	0,00	0,00
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0,00	0,00	0,00
3.5	Proiectare	28.500,00	5.415,00	33.915,00
3.5.1	Temă de proiectare	0,00	0,00	0,00
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0,00	0,00	0,00
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	9.000,00	1.710,00	10.710,00
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	1.500,00	285,00	1.785,00
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	1.800,00	342,00	2.142,00
3.5.6	Proiect tehnic și detalii de execuție	16.200,00	3.078,00	19.278,00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	0,00	0,00	0,00
3.7	Consultanță	0,00	0,00	0,00
3.8	Asistență tehnică	16.600,00	2.584,00	16.184,00
3.8.1	Asistență tehnică din partea proiectantului	3.600,00	684,00	4.284,00
3.8.1.1	pe perioada de execuție a lucrărilor	3.600,00	684,00	4.284,00
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	0,00	0,00	0,00
3.8.2	Dirigenție de șantier	10.000,00	1.900,00	11.900,00
3.8.3	Coordonator în materie de securitate și sănătate - conform Hotărârii Guvernului nr. 300/2006, cu modificările și completările ulterioare	3.000,00	570,00	3.570,00
TOTAL CAPITOLUL 3		45.100,00	7.999,00	50.099,00

CAPITOLUL 4				
Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1	Construcții și instalații	26.987,17	5.127,56	32.114,73
4.1.1	Stafia de reincarcare nr. 1 și nr. 2	26.987,17	5.127,56	32.114,73
4.1.1.1	Instalație de utilizare	26.987,17	5.127,56	32.114,73
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0,00	0,00	0,00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	127.500,00	24.225,00	151.725,00
4.3.1	SR1 - 1x50kW DC+1x22kW AC	105.000,00	19.950,00	124.950,00
4.3.2	SR2 - 2x22kW AC	22.500,00	4.275,00	26.775,00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0,00	0,00	0,00
4.5	Dotari	0,00	0,00	0,00
4.6	Active necorporale	30.000,00	5.700,00	35.700,00
4.6.1.	Licenta soft funcționare stații SR1 - SR2	30.000,00	5.700,00	35.700,00
TOTAL CAPITOLUL 4		184.487,17	35.052,56	219.539,73
CAPITOLUL 5				
Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de șantier	0,00	0,00	0,00
5.1.1	Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	0,00	0,00	0,00
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării șantierului	0,00	0,00	0,00
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	1.807,55	190,00	1.997,55
5.2.1	Comisioanele și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	0,00	0,00	0,00
5.2.2	Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții	367,07	0,00	367,07
5.2.3	Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții	73,41	0,00	73,41
5.2.4	Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC	367,07	0,00	367,07
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/desființare	1.000,00	190,00	1.190,00
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute	12.152,67	2.309,01	14.461,67
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	3.000,00	570,00	3.570,00
TOTAL CAPITOLUL 5		16.960,22	3.069,01	20.029,22
CAPITOLUL 6				
Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste				
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	5.000,00	950,00	5.950,00
6.2	Probe tehnologice și teste	1.000,00	190,00	1.190,00
TOTAL CAPITOLUL 6		6.000,00	1.140,00	7.140,00
CAPITOLUL 7				
Cheltuieli aferente marjei de buget și pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de preț				
7.1	Cheltuieli aferente marjei de buget - 25%	0,00	0,00	0,00
7.2	Cheltuieli pentru construirea rezervei de implementare pentru ajustarea de preț	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 7		0,00	0,00	0,00
TOTAL GENERAL:		298.974,05	56.081,63	352.055,68
din care: C+M (1.2, 1.3, 1.4, 2, 4.1, 4.2, 5.1.1)		73.413,83	13.948,63	87.362,46

Data,
Septembrie 2024

Beneficiar,
Comuna Predești

Întocmit,
Ago Proiect Engineering S.R.L.



Anexa Nr. 3 – Grafic de realizare a investiției

Anexa nr. 3

OBIECTIV: Faza S.F. - „Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde -ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban / local) in comuna Predești, PNRR/2022/C10 actiunea I.1.3”

BENEFICIAR: Comuna Predești

PROIECTANT: Ago Proiect Engineering S.R.L.

GRAFIC GENERAL DE REALIZARE A INVESTITIEI - Varianta II (recomandată)

Nr. crt.	Denumirea obiectivului	Luna - An 1													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1	Proiectare	Realizare documentații-suport pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	x	x	x										
2		Realizare Studiu de Fezabilitate				x									
3		Realizare P.A.C. (D.T.A.C.)					x	x							
4		Realizare Proiect Tehnic de Execuție și Detalii de execuție					x	x	x						
5		Achiziție și semnare contract lucrări								x					
6	Execuția lucrărilor - Varianta II (recomandată)	Predarea amplasamentului									x				
7		Aprovizionare materiale si echipamente									x	x	x		
8		Pregătirea traseului canalizării LES de 0,4 kV									x				
8		Executarea săpăturilor și a traseului pentru cabluri									x				
9		Executarea prizelor de pamant									x				
10		Executarea subtraversării carosabilului – dacă este cazul									x				
11		Executarea liniilor subterane protejate prin tuburi/țevi									x				
12		Desfășurarea și pozarea cablurilor									x				
13		Astuparea șanțurilor									x				
14		Realizare fundațiilor/postamentelor pentru stații										x			
15		Realizarea lucrărilor de construire a locurilor de parcare										x			
16		Refacerea terenului și aducerea la starea inițială										x			
17		Realizarea marcajelor pentru parcări și amplasarea panoului de informare										x			
18		Montarea stațiilor de reîncărcare											x		
19		Realizarea conexiunilor electrice											x		
20		Configurare inițială a sistemului											x		
21		Testare, verificare și punere provizorie în funcțiune											x		
22		Receptie lucrări și instruirea personalului												x	
23		Dirigentie de santier								x	x	x	x	x	
24	Asistență tehnică din partea proiectantului (pe perioada întocmirii documentațiilor cât și pe întreaga perioadă de execuție a lucrărilor	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		

OBIECTIV: Faza S.F. - „Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde -ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban / local) in comuna Predești, PNRR/2022/C10 actiunea I.1.3”

PROIECTANT: Ago Proiect EngineeringS.R.L.

BENEFICIAR: Comuna Predești

Anexa 2

DEVIZ GENERAL				
CHELTUIELI ELIGIBILE				
<i>Scenariul II - „Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde -ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban / local) in comuna Predești, PNRR/2022/C10 actiunea I.1.3”</i>				
Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoarea (exclusiv TVA)	TVA	Valoarea (inclusiv TVA)
		Lei	Lei	Lei
1	2	3	4	5
CAPITOLUL 1				
Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului				
1.1	Obținerea terenului	0,00	0,00	0,00
1.2	Amenajarea terenului	26.401,34	5.016,25	31.417,59
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială	3.290,67	625,23	3.915,90
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 1		29.692,01	5.641,48	35.333,49
CAPITOLUL 2				
Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții				
2	Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții	16.734,65	3.179,58	19.914,23
2.1	Instalație de racordare conform ATR - SR1, SR2	16.734,65	3.179,58	19.914,23
TOTAL CAPITOLUL 2		16.734,65	3.179,58	19.914,23
CAPITOLUL 3				
Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică				
3.1	Studii	0,00	0,00	0,00
3.1.1	Studii de teren	0,00	0,00	0,00
3.1.1.1	Studiu topografic	0,00	0,00	0,00
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	0,00	0,00	0,00
3.1.3	Alte studii specifice	0,00	0,00	0,00
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	0,00	0,00	0,00
3.3	Expertiză tehnică	0,00	0,00	0,00
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0,00	0,00	0,00
3.5	Proiectare	28.500,00	5.415,00	33.915,00
3.5.1	Temă de proiectare	0,00	0,00	0,00
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0,00	0,00	0,00
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	9.000,00	1.710,00	10.710,00
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	1.500,00	285,00	1.785,00
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	1.800,00	342,00	2.142,00
3.5.6	Proiect tehnic și detalii de execuție	16.200,00	3.078,00	19.278,00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	0,00	0,00	0,00
3.7	Consultanță	0,00	0,00	0,00
3.8	Asistență tehnică	3.600,00	684,00	4.284,00
3.8.1	Asistență tehnică din partea proiectantului	3.600,00	684,00	4.284,00
3.8.1.1	pe perioada de execuție a lucrărilor	3.600,00	684,00	4.284,00
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	0,00	0,00	0,00
3.8.2	Dirigenție de șantier	0,00	0,00	0,00
3.8.3	Coordonator în materie de securitate și sănătate - conform Hotărârii Guvernului nr. 300/2006, cu modificările și completările ulterioare	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 3		32.100,00	6.099,00	38.199,00

CAPITOLUL 4				
Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1	Construcții și instalații	26.987,17	5.127,56	32.114,73
4.1.1	Statia de reincarcare nr. 1 și nr. 2	26.987,17	5.127,56	32.114,73
4.1.1.1	Instalație de utilizare	26.987,17	5.127,56	32.114,73
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0,00	0,00	0,00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	127.500,00	24.225,00	151.725,00
4.3.1	SR1 - 1x50kW DC+1x22kW AC	105.000,00	19.950,00	124.950,00
4.3.2	SR2 - 2x22kW AC	22.500,00	4.275,00	26.775,00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0,00	0,00	0,00
4.5	Dotari	0,00	0,00	0,00
4.6	Active necorporale	0,00	0,00	0,00
4.6.1.	Licenta soft funcționare stații SR1 - SR2	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 4		154.487,17	29.352,56	183.839,73
CAPITOLUL 5				
Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de șantier	0,00	0,00	0,00
5.1.1	Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	0,00	0,00	0,00
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării șantierului	0,00	0,00	0,00
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	0,00	0,00	0,00
5.2.1	Comisioanele și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	0,00	0,00	0,00
5.2.2	Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții	0,00	0,00	0,00
5.2.3	Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții	0,00	0,00	0,00
5.2.4	Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC	0,00	0,00	0,00
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/desființare	0,00	0,00	0,00
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute	0,00	0,00	0,00
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 5		0,00	0,00	0,00
CAPITOLUL 6				
Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste				
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	0,00	0,00	0,00
6.2	Probe tehnologice și teste	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 6		0,00	0,00	0,00
CAPITOLUL 7				
Cheltuieli aferente marjei de buget și pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de preț				
7.1	Cheltuieli aferente marjei de buget - 25%	0,00	0,00	0,00
7.2	Cheltuieli pentru construirea rezervei de implementare pentru ajustarea de preț	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 7		0,00	0,00	0,00
TOTAL GENERAL:		233.013,83	44.272,63	277.286,46
din care: C+M (1.2, 1.3, 1.4, 2, 4.1, 4.2, 5.1.1)		73.413,83	13.948,63	87.362,46

Data,
Septembrie 2024

Beneficiar,
Comuna Predești

Întocmit,
Ago Proiect Engineering S.R.L.



OBIECTIV: Faza S.F. - „Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde -ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban / local) in comuna Predești, PNRR/2022/C10 actiunea I.1.3”

PROIECTANT: Ago Proiect EngineeringS.R.L.

BENEFICIAR: Comuna Predești

DEVIZ GENERAL				
CHELTUIELI NEELIGIBILE				
<i>Scenariul II - „Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde -ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban / local) in comuna Predești, PNRR/2022/C10 actiunea I.1.3”</i>				
Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoarea (exclusiv TVA)	TVA	Valoarea (inclusiv TVA)
		Lei	Lei	Lei
1	2	3	4	5
CAPITOLUL 1				
Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului				
1.1	Obținerea terenului	0,00	0,00	0,00
1.2	Amenajarea terenului	0,00	0,00	0,00
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială	0,00	0,00	0,00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 1		0,00	0,00	0,00
CAPITOLUL 2				
Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții				
2	Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții	0,00	0,00	0,00
2.1	Instalație de racordare conform ATR - SR1, SR2	0,00	0,000	0,00
TOTAL CAPITOLUL 2		0,00	0,00	0,00
CAPITOLUL 3				
Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică				
3.1	Studii	0,00	0,00	0,00
3.1.1	Studii de teren	0,00	0,00	0,00
3.1.1.1	Studiu topografic	0,00	0,00	0,00
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	0,00	0,00	0,00
3.1.3	Alte studii specifice	0,00	0,00	0,00
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	0,00	0,00	0,00
3.3	Expertiză tehnică	0,00	0,00	0,00
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0,00	0,00	0,00
3.5	Proiectare	0,00	0,00	0,00
3.5.1	Temă de proiectare	0,00	0,00	0,00
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0,00	0,00	0,00
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	0,00	0,00	0,00
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	0,00	0,00	0,00
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	0,00	0,00	0,00
3.5.6	Proiect tehnic și detalii de execuție	0,00	0,00	0,00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	0,00	0,00	0,00
3.7	Consultanță	11.000,00	2.090,00	13.090,00
3.8	Asistență tehnică	13.000,00	2.470,00	15.470,00
3.8.1	Asistență tehnică din partea proiectantului	0,00	0,00	0,00
3.8.1.1	pe perioada de execuție a lucrărilor	0,00	0,00	0,00
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	0,00	0,00	0,00
3.8.2	Dirigenție de șantier	10.000,00	1.900,00	11.900,00
3.8.3	Coordonator în materie de securitate și sănătate - conform Hotărârii Guvernului nr. 300/2006, cu modificările și completările ulterioare	3.000,00	570,00	3.570,00
TOTAL CAPITOLUL 3		24.000,00	4.560,00	28.560,00

CAPITOLUL 4				
Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1	Construcții și instalații	0,00	0,00	0,00
4.1.1	Statia de reincarcare nr. 1 și nr. 2	0,00	0,00	0,00
4.1.1.1	Instalație de utilizare	0,00	0,00	0,00
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0,00	0,00	0,00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0,00	0,00	0,00
4.3.1	SR1 - 1x50kW DC+1x22kW AC	0,00	0,00	0,00
4.3.2	SR2 - 2x22kW AC	0,00	0,00	0,00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0,00	0,00	0,00
4.5	Dotari	0,00	0,00	0,00
4.6	Active necorporale	30000,00	5700,00	35700,00
4.6.1.	Licenta soft funcționare stații SR1 - SR2	30000,00	5700,00	35700,00
TOTAL CAPITOLUL 4		30.000,00	5.700,00	35.700,00
CAPITOLUL 5				
Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de șantier	0,00	0,00	0,00
5.1.1	Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	0,00	0,00	0,00
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării șantierului	0,00	0,00	0,00
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	1.807,55	190,00	1.997,55
5.2.1	Comisioanele și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	0,00	0,00	0,00
5.2.2	Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții	367,07	0,00	367,07
5.2.3	Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții	73,41	0,00	73,41
5.2.4	Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC	367,07	0,00	367,07
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/desființare	1.000,00	190,00	1.190,00
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute	12.152,67	2.309,01	14.461,68
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	3.000,00	570,00	3.570,00
TOTAL CAPITOLUL 5		16.960,22	3.069,01	20.029,23
CAPITOLUL 6				
Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste				
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	5.000,00	950,00	5.950,00
6.2	Probe tehnologice și teste	1.000,00	190,00	1.190,00
TOTAL CAPITOLUL 6		6.000,00	1.140,00	7.140,00
CAPITOLUL 7				
Cheltuieli aferente marjei de buget și pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de preț				
7.1	Cheltuieli aferente marjei de buget - 25%	0,00	0,00	0,00
7.2	Cheltuieli pentru construirea rezervei de implementare pentru ajustarea de preț	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 7		0,00	0,00	0,00
TOTAL GENERAL:		76.960,22	14.469,01	91.429,23
din care: C+M (1.2, 1.3, 1.4, 2, 4.1, 4.2, 5.1.1)		-	-	-

Data,
Septembrie 2024

Întocmit,
Ago Proiect Engineering S.R.L.

Beneficiar,
Comuna Predești



OBIECTIV: Faza S.F. - „Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde -ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban / local) in comuna Predești, PNRR/2022/C10 actiunea I.1.3”

PROIECTANT: Ago Proiect EngineeringS.R.L.

BENEFICIAR: Comuna Predești

DEVIZ GENERAL				
al obiectivului de investiții				
<i>Scenariul II - „Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde -ITS/alte infrastructuri TIC (sisteme inteligente de management urban / local) in comuna Predești, PNRR/2022/C10 actiunea I.1.3”</i>				
Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoarea (exclusiv TVA)	TVA	Valoarea (inclusiv TVA)
		Lei	Lei	Lei
1	2	3	4	5
CAPITOLUL 1				
Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului				
1.1	Obținerea terenului	0,00	0,00	0,00
1.2	Amenajarea terenului	26.401,34	5.016,25	31.417,59
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială	3.290,67	625,23	3.915,90
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 1		29.692,01	5.641,48	35.333,49
CAPITOLUL 2				
Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții				
2	Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții	16.734,65	3.179,58	19.914,23
2.1	Instalație de racordare conform ATR - SR1, SR2	16.734,65	3.179,58	19.914,23
TOTAL CAPITOLUL 2		16.734,65	3.179,58	19.914,23
CAPITOLUL 3				
Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică				
3.1	Studii	0,00	0,00	0,00
3.1.1	Studii de teren	0,00	0,00	0,00
3.1.1.1	Studiu topografic	0,00	0,00	0,00
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	0,00	0,00	0,00
3.1.3	Alte studii specifice	0,00	0,00	0,00
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	0,00	0,00	0,00
3.3	Expertiză tehnică	0,00	0,00	0,00
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0,00	0,00	0,00
3.5	Proiectare	28.500,00	5.415,00	33.915,00
3.5.1	Temă de proiectare	0,00	0,00	0,00
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0,00	0,00	0,00
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	9.000,00	1.710,00	10.710,00
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	1.500,00	285,00	1.785,00
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	1.800,00	342,00	2.142,00
3.5.6	Proiect tehnic și detalii de execuție	16.200,00	3.078,00	19.278,00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	0,00	0,00	0,00
3.7	Consultanță	11.000,00	2.090,00	13.090,00
3.8	Asistență tehnică	16.600,00	3.154,00	19.754,00
3.8.1	Asistență tehnică din partea proiectantului	3.600,00	684,00	4.284,00
3.8.1.1	pe perioada de execuție a lucrărilor	3.600,00	684,00	4.284,00
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	0,00	0,00	0,00
3.8.2	Dirigenție de șantier	10.000,00	1.900,00	11.900,00
3.8.3	Coordonator în materie de securitate și sănătate - conform Hotărârii Guvernului nr. 300/2006, cu modificările și completările ulterioare	3.000,00	570,00	3.570,00
TOTAL CAPITOLUL 3		56.100,00	10.659,00	66.759,00

CAPITOLUL 4				
Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1	Construcții și instalații	26.987,17	5.127,56	32.114,73
4.1.1	Statia de reincarcare nr. 1 și nr. 2	26.987,17	5.127,56	32.114,73
4.1.1.1	Instalație de utilizare	26.987,17	5.127,56	32.114,73
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0,00	0,00	0,00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	127.500,00	24.225,00	151.725,00
4.3.1	SR1 - 1x50kW DC+1x22kW AC	105.000,00	19.950,00	124.950,00
4.3.2	SR2 - 2x22kW AC	22.500,00	4.275,00	26.775,00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0,00	0,00	0,00
4.5	Dotari	0,00	0,00	0,00
4.6	Active necorporale	30.000,00	5.700,00	35.700,00
4.6.1.	Licenta soft funcționare stații SR1 - SR2	30.000,00	5.700,00	35.700,00
TOTAL CAPITOLUL 4		184.487,17	35.052,56	219.539,73
CAPITOLUL 5				
Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de șantier	0,00	0,00	0,00
5.1.1	Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	0,00	0,00	0,00
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării șantierului	0,00	0,00	0,00
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	1.807,55	190,00	1.997,55
5.2.1	Comisioanele și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	0,00	0,00	0,00
5.2.2	Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții	367,07	0,00	367,07
5.2.3	Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții	73,41	0,00	73,41
5.2.4	Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC	367,07	0,00	367,07
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/desființare	1.000,00	190,00	1.190,00
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute	12.152,67	2.309,01	14.461,67
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	3.000,00	570,00	3.570,00
TOTAL CAPITOLUL 5		16.960,22	3.069,01	20.029,22
CAPITOLUL 6				
Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste				
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	5.000,00	950,00	5.950,00
6.2	Probe tehnologice și teste	1.000,00	190,00	1.190,00
TOTAL CAPITOLUL 6		6.000,00	1.140,00	7.140,00
CAPITOLUL 7				
Cheltuieli aferente marjei de buget și pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de preț				
7.1	Cheltuieli aferente marjei de buget - 25%	0,00	0,00	0,00
7.2	Cheltuieli pentru construirea rezervei de implementare pentru ajustarea de preț	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 7		0,00	0,00	0,00
TOTAL GENERAL:		309.974,05	58.741,63	368.715,68
din care: C+M (1.2, 1.3, 1.4, 2, 4.1, 4.2, 5.1.1)		73.413,83	13.948,63	87.362,46

Data,
Septembrie 2024

Beneficiar,
Comuna Predești

Întocmit,
Ago Proiect Engineering S.R.L.

