

MOBILITATE.EU

Sinteza celor mai importante materiale ale lunii publicate pe mobilitate.eu

Alstom, Siemens și CRRC China au oferit pentru a livra 40 de rame electrice licitate de ARF

Federația Mecanicilor de Locomotivă transmite o scrisoare deschisă guvernului despre CFR Marfă

Traficul de cereale în porturile românești a crescut cu 28% cu influențe pozitive pentru transportul feroviar

Electroputere VFU Pașcani, Alstom și Stadler au răspuns consultării pieței din partea CFR Călători în achiziția de rame diesel

Mai multe companii și asocieri au oferit pentru studiul construcției metroului din Cluj Napoca

Austria a fost trimisă în judecată de UE pentru nerespectarea regulilor de certificare a mecanicilor de locomotivă

STB SA caută designeri pentru o nouă serie de tramvaie Bucur LF
Finanțări și licitații pentru autobuze electrice și infrastructură dedicată electromobilității în mai multe orașe din România

OptiTrans
Interreg Europe

OptiTrans addresses policies disconnecting mobility from carbon emissions in rural and suburban areas by encouraging public transport.

www.interreg.eu/optitrans

An interregional cooperation project for improving low-carbon economy policies.

Project Partners:

Ministry for Infrastructure and Agriculture of Romania (MI)

County of Timișoara (CT)

Granada Energy Agency (Granada Regional Council) (GA)

City of Zagreb (CZ)

Basque Region (ES)

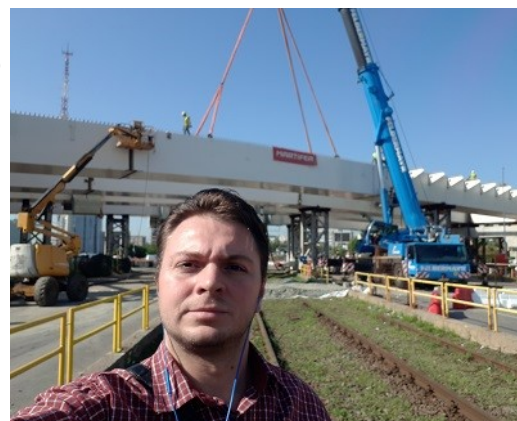
Basque Metropolitan Area Intercommunity Development Association (BMA)

Asociația de Dezvoltare Intercomunitară „Zona Metropolitană Baia Mare” propune politici ce promovează mobilitatea și transportul public cu emisii scăzute de carbon, prin implementarea proiectului OPTITRANS

Mobilitatea din România face pași mici spre normalitate și are nevoie de un impuls dat în special de interes și implicare

De la ultimul editorial unde aveam semne de optimism legate de mobilitatea în zona București – Ilfov, printre șinele liniei 41 și grinzile metalice de la Pasaj Ciurel, am continuat monitorizarea și prezentarea proiectelor și licitațiilor din mobilitate și transporturi. Pașii sunt mici dar putem spune că ne aflăm pe drumul cel bun, cu viteză mică, mult prea mică. Factorii politici și cei administrativi, ultimii legați tot de politic, trebuie să înțeleagă că dezvoltarea comunităților se face mai ales prin îmbunătățirea calității vieții sociale și urbane. Calitate a vieții legată aproape exclusiv de infrastructură, nu poți merge la capătul străzii să cumperi o pâine, cum nu poți merge de la Satu Mare la Constanța să faci plajă, dacă nu ai o infrastructură sigură și potrivită, singura diferență este doar scara de comparație.

Luptele și ambițiile politice, corelate cu lipsa profesionalismului în realizarea caietelor de sarcini și a licitațiilor, pentru ca mai târziu acestea să fie anulate sau contestate ani de zile în instanță, stau la baza derulării greoaie a dezvoltării infrastructurii naționale. Bani din fonduri europene există, dar trebuie folosiți repede și în proiecte vitale. În ultima perioadă, CFR SA a lansat importante licitații pentru prima etapă a modernizării mai multor gări dar și a tronsoanelor de cale ferată Ploiești – Focșani – Iași – Frontieră. Dar, problemele din caietele de sarcini duc la anularea permanentă de licitații, unele la scurt timp după lansare, altele din cauza lipsei de ofertanți.



Andrei Marian
Redactor Șef—mobilitate.eu

În perioadă pe care o discutăm, cu siguranță cele mai multe noutăți vin din București, unde, în următorul număr vom avea mai multe detalii despre evoluția lucrărilor la marile proiecte, în timp ce linia 41 este aproape gata de redeschidere. STB SA a reușit să se mobilizeze pentru a schimba șinele uzate și pentru a realiza lucrări destul de importante, profitând de închiderea traseului. Recent, mass-media a explodat după anunțul circulației pe o singură șină pe Podul Grant, deși tehnic, acesta era planul încă din luna iunie când a fost închis traseul, fiind așteptată finalizarea structurii metalice a podului Ciurel. Rămânând în zona capitalei, STB SA a scos în această perioadă primele din cele 46 de tramvaie CH PPC ce vor fi echipate cu aer condiționat în salonul călătorilor, sistemele fiind foarte eficiente, urmând de asemenea reluarea proiectului de construcție a noilor tramvaie Bucur LF. În prezent avem 16 tramvaie, STB SA dorind să continue proiectul în alt mod, lansând o licitație importantă prin care va fi realizat designul următoarei serii de tramvaie, incluzând livrarea licenței pentru acesta și a matrițelor și documentațiilor necesare construcției de serie.

Lectură plăcută!

Prezentare: Asociația de Dezvoltare Intercomunitară Zona Metropolitană Baia Mare propune politici ce promovează mobilitatea și transportul public cu emisii scăzute de carbon, prin implementarea proiectului **OPTITRANS**



Zona Metropolitană Baia Mare este o Asociație de Dezvoltare Intercomunitară, formată din Municipiul Baia Mare, împreună cu 5 orașe (Baia Sprie, Tăuții Măgherauș, Șomcuta Mare, Căvnic, Seini) și 13 comune (Cernești, Cicârlău, Copalnic Mănăstur, Dumbrăvița, Mireșu Mare, Recea, Satulung, Săcălășeni, Valea Chioarului, Groși, Coaș, Remetea Chioarului, Coltău), aflate în aria de polarizare a municipiului, cu intenția de a dezvolta în comun programe și proiecte, precum și servicii de utilitate publică.

În urma modificărilor legislative privind serviciile comunitare de utilități publice și a delegării de competențe de către membrii, în anul 2013, Asociația a devenit Autoritate de autorizare pentru Operatorul regional de transport public S.C. URBIS S.A., care deservește Municipiul Baia Mare, orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș și comunele Recea, Săcălășeni, Groși, Dumbrăvița, organizând și coordonând prestarea serviciului de transport public local de persoane prin curse regulate.

Ca urmare a modificării art. 27 din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice, republicată, începând cu anul 2016, Asociația de Dezvoltare Intercomunitară a devenit Autoritate tutelară pentru Operatorul regional de transport public S.C. URBIS S.A. exercitând în aceste sens competențele prevăzute de Legea 109/2011 privind guvernanta corporativă. Astfel, principalele atribuții se sunt:

- să facă demersurile și procedurile necesare în vederea propunerii, în numele unității administrativ-teritoriale acționar, candidați pentru funcțiile de membri ai consiliului de administrație, cu respectarea condițiilor de calificare și experiență profesională
- să monitorizeze și să evalueze indicatorii de performanță financiari și nefinanțari anexați la contractul de mandat;
- să monitorizeze și să evalueze aplicarea O.U.G. nr. 109/2011 de către S.C. URBIS S.A. și să raporteze Ministerului Finanțelor Publice cu privire la îndeplinirea atribuțiilor proprii



În acest context, având interesul de a promova un transport în comun cât mai benefic atât pentru călători cât și pentru mediul înconjurător, Asociația s-a implicat ca partener în proiectul OptiTrans, implementat în perioada 2017 – 2022 prin Programul Interreg Europe.

Proiectul OptiTrans este implementat în șapte țări europene, liderul proiectului fiind Ministerul Infrastructurii și Agriculturii din Regiunea Turingia, Germania, restul partenerilor fiind din Estonia, Grecia, Spania, Croația, Italia și Asociația de Dezvoltare Intercomunitară din România.

Proiectul vizează politicile ce promovează mobilitatea și transportul public cu emisii scăzute de carbon, transportul curat și modalitățile alternative privind mobilitatea.

Rezultatul final al proiectului va fi elaborarea unui Plan Local de Acțiune, având rolul de a îmbunătăți politicile existente în domeniul transportului public, în sensul creșterii importanței acestuia în detrimentul utilizării autoturismului personal, rezultând scăderea emisiilor de CO₂. Pentru elaborarea Planului Local de Acțiune, membrii echipei de implementare împreună cu reprezentanți ai Primăriei Municipiului Baia Mare, ai Primăriilor Orașelor Baia Sprie și Tăuții Măgherauș, precum și reprezentanți ai operatorului de transport public S.C. URBIS S.A., s-au deplasat în țările partenere în vederea schimbului de experiență și de bune practici privind transportul public.

Totodată, la nivel local s-a constituit un Grup de Sprijin format atât din reprezentanți ai celor șapte localități în care se operează transportul metropolitan, cât și din reprezentanți ai Consiliului Județean al Județului Maramureș și ai operatorului de transport.

Planul Local de Acțiune conține o serie de acțiuni prioritare, ce se doresc a fi implementate în perioada 2020 – 2022 din diferite surse de finanțare (bugete locale, P.O.R. 2014 – 2020, Programul Interreg Europe, Programul POCA 2014 – 2020 și alte surse de finanțare nerambursabile). Aceste măsuri sunt:

- 1. Înlocuire flotă în Zona Metropolitană (eficientizarea energetică a transportului public) și dezvoltarea sistemului de transport ecologic, prin achiziționarea de autobuze ecologice și cu facilități pentru persoanele cu mobilitate redusă, precum și modernizarea unor stații de transport public în Orașele Baia Sprie și Tăuții Măgherauș.**
- 2. Creșterea mobilității urbane prin extinderea și crearea benzilor dedicate transportului în comun în Baia Mare, prin modernizarea și prelungirea străzii Dragoș Vodă din Municipiul Baia Mare, deschiderea unei străzi între Bulevardul București și Bulevardul Independenței din Municipiul Baia Mare, și crearea unor benzi dedicate pentru transportul în comun.**
- 3. Elaborarea și aprobarea Contractului de Delegare a Serviciului de Transport Public local de persoane prin curse regulate, pentru perioada 2019-2025, astfel încât să fie în concordanță cu prevederile Regulamentului nr.1370/2007, Legii nr.51/2006 și Legii 92/2007 privind transportul public.**
- 4. Crearea unei platforme IT pentru promovarea transportului public metropolitan, având ca model sistemul implementat în orașul Tartu, Estonia, cu rol de promovare a transportului public și informare a utilizatorilor din Zona Metropolitană Baia Mare.**

Alte rezultate importante obținute prin proiectul OptiTrans vizează:

- Creșterea capacității de planificare și coordonare pentru Asociația Zona Metropolitană Baia Mare – contribuind la îmbunătățirea serviciului pe raza localităților care au delegat acest serviciu asociației;
- Promovarea conceptului de transport ecologic și a mobilității alternative care conduce la scăderea emisiilor de CO₂ – Asociația Zona Metropolitană Baia Mare va lua în considerare în cadrul Planului Local de Acțiune modalități alternative privind mobilitatea la nivel urban și metropolitan.

Informații suplimentare despre Asociația Zona Metropolitană Baia Mare și Proiectul OptiTrans se găsesc la adresele:

- <http://www.zmbm.ro/despre-noi.html>
- <http://www.zmbm.ro/proiecte/optitrans.html>
- <https://www.interregeurope.eu/optitrans/>

Director executiv: Paul Adrian PECE



Expert comunicare: Ananta ARDELEAN



Cehii de la SOR vor livra 32 de autobuze electrice și echipamente de încărcare în Brașov

Joi, 11 iulie, a fost semnat raportul procedurii pentru achiziția a 32 de autobuze electrice, cu lungime de 12 metri, a 9 stații de încărcare rapidă pentru autobuze și a 32 de stații de încărcare lentă pentru autobuzele electrice. Câștigătorul licitației, în urma finalizării și a analizei ofertelor financiare a fost declarată compania SOR Libchavy s.r.o., care produce autobuzele electrice, troleibuze și autobuze Diesel sub marcă proprie. Celălalt participant la licitație, S.C. New Kopel Car Import SRL, a avut o ofertă financiară care a depășit suma estimată.

Oferta companiei SOR Libchavy s.r.o pentru cele 32 de autobuze, 9 stații cu încărcare rapidă și 32 de stații de încărcare lentă pentru autobuze electrice este de 75.550.720,00 lei fără TVA.

Proiectul, care presupune achiziția a 52 de autobuze ecologice și a stațiilor de încărcare aferente, se derulează cu o finanțare nerambursabilă de la Agenția Fondului de Mediu, în valoare de 109.600.000 de lei, contribuția Municipality fiind de 27.550.000 lei, din bugetul local.



Date tehnice achiziție

Autobuze electrice – 32 de autobuze

- lungime – 12 metri;
- tip solo (nearticulate);
- cu planșeu jos (podea coborâtă);
- facilități pentru accesul persoanelor cu mobilitate redusă;
- durata de utilizare fără reparație generală de minim 8 ani;
- durata de utilizare a bateriilor electrice de minim 5 ani;
- autonomie de minim 200 km;
- bateriile electrice vor permite o încărcare rapidă (2-10 minute) și o încărcare lentă (maxim 6 ore);
- liniile pe care vor circula: 9, 15, 22, 23B, 29, 32, 34, 36, 53.

Primăria Timisoara și ADR Vest au semnat contractul de finanțare pentru primele 7 tramvaie noi

Agenția pentru Dezvoltare Regională (ADR) Vest și Primăria Municipiului Timișoara au semnat pe 23 iulie 2019, contracte de finanțare prin Regio – Programul Operațional Regional (Regio-POR) 2014-2020, în valoare totală de peste 24 de milioane de euro, unul vizând achiziția de tramvaie noi.

Astfel, prin primul proiect contractat va fi asigurată finanțarea pentru achiziția unui număr de 7 tramvaie noi și moderne, cu o capacitate de minimum 170 de locuri fiecare, eficiente din punct de vedere energetic și adaptate nevoilor persoanelor cu dizabilități. Vehiculele noi vor înlocui/ suplimenta tramvaiele vechi care circulă pe liniile 1 și 6b – linii modernizate.

Proiectul beneficiarului prevede achiziția a 7 tramvaie echipate cu instalații de aer condiționat, încălzire prin conversie și încălzire prin conducție termică în scaune, sistem suplimentar de alimentare care permite o autonomie de minimum 20 km în cazul unor incidente în circulație, sisteme de informare a călătorilor în interior și exterior, sisteme audio-video pentru publicitate și de supraveghere video pentru siguranța călătorilor, precum și sisteme de monitorizare și de e-ticketing compatibile cu restul flotei de vehicule aflate în exploatarea Societății de Transport Public Timișoara.

Valoarea totală a contractului este de 96.378.421,30 lei, din care 79.388.436,62 lei reprezintă fonduri nerambursabile. Durata de implementare a proiectului este de 49 de luni.

În completarea investiției, tot în cadrul Regio-POR au fost depuse spre finanțare încă două proiecte pentru înnoirea flotei de tramvaie – etapele II și III.

Primăria Bistrița a lansat licitația pentru 10 autobuze electrice și infrastructura de încărcare

Primăria Bistrița a lansat licitația pentru „Furnizare autobuze electrice și stații de încărcare prin proiectul – Linia verde de transport public, utilizând mijloace de transport cu motor electric, hibrid sau norma de poluare redusă”, în valoare de 14,4 milioane lei și un termen de implementare de 24 de luni. Proiectul este finanțat prin Programul Operațional Regional – POR. Prezenta achiziție se referă la achiziția mijloacelor de transport cu motor electric și a stațiilor de încărcare, respectiv la achiziția următoarelor produse:

- Autobuze electrice: 10 buc
- Stație de încărcare rapidă: 2 buc
- Stație de încărcare mobilă: 1 buc
- Stație de încărcare lentă: 10 buc



Ofertele pot fi depuse până la data de 27.08.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 27.12.2019.

Primăria Sinaia a lansat licitația pentru autobuze noi hibrid și un sistem inteligent de ticketing

Primăria Sinaia a lansat licitația pentru „Achiziția publică de autobuze ecologice (hibrid) și sistem integrat de management al traficului și bilete pentru calatori (e-ticketing) în cadrul proiectului ECO – BUS”, în valoare de 14,8 milioane lei. Proiectul este finanțat prin Programul Operațional Regional – POR și are o durată de implementare de 17 luni. Ofertele pot fi depuse până la data de 26.08.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 26.12.2019.

Contractul de furnizare va avea ca scop livrarea și punerea în funcțiune a următoarelor:

- Autobuze urbane hibrid(diesel-electric) – 3 autobuze din gama 12-13 m lungime (de aproximativ 12m) cu motor hibrid (diesel – electric) cu 3 uși și 8 autobuze din gama 9-11m (de aproximativ 10m) lungime cu motor hibrid (diesel – electric) cu 2 uși
- Sistem integrat de management al traficului și de bilete pentru calatori (e-ticketing)

Municipiul Târgoviște va avea 28 de autobuze Mercedes Citaro Hybrid

Administrația locală târgovisteană a finalizat licitația de achiziție a celor 28 de autobuze, reprezentând prima etapă a procesului de modernizare a transportului public local din oraș, anunță primarul Cristian Daniel Stan.

Astfel, modelul Mercedes-Benz Citaro Hybrid, votat autobuzul anului 2019, reprezintă noul vehicul care, începând de anul viitor, va oferi târgovistenilor condiții excelente de transport.

Furnizorul acordă garanția funcționării autobuzelor pentru 500.000 km sau 5 ani (care se îndeplinește prima), de la data punerii în exploatare.

Furnizorul acordă garanții ale subansamblurilor, diferite de cea a autobuzului, după cum urmează:

- Caroserie, podea și covor podea, inclusiv sistem de lipire, bateriile sau condensatorii electrice, instalația de informare calatori, componentele de cauciuc – 8 ani;
- Anvelope – 120.000 km;
- Discuri de frână – 120.000 km.

Semnarea efectivă a contractului de furnizare dintre Primăria Târgoviște și Mercedes – Benz România se va realiza după semnarea contractului de finanțare în cadrul proiectului “Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesare transportului, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște”. Precizăm că proiectul a depășit etapa de verificare a conformității administrative și eligibilității, intrând în faza de evaluare tehnică și financiară.

Autoritățile din Berlin doresc introducerea abonamentului anual de 365 de euro

Autoritățile orașului Berlin, s-au inspirat de la modelul vienez, în care un abonament anual de transport public costă 365 de euro pe an. Dacă va fi implementat, berlinezii ar putea plăti echivalentul a 1 euro pe zi pentru transportul public. Astfel, costul unui bilet anual va scădea dramatic de la prețul actual de 761 EUR pe an.



Orașul Viena a cunoscut un boom în utilizarea transportului public după ce operatorul, Wiener Linien, a introdus reducerea prețurilor în mai 2012. Între 2012 și 2018, numărul de bilete vândute anual a crescut de la 373.000 la 822.000, mai mult decât dublu. Această absorbție a vânzărilor biletelor anuale a fost atât de semnificativă încât aproape jumătate din populația Vienei deține un bilet anual.

Berlinul nu este primul oraș german care ia în considerare tariful de 365 EUR ca o posibilă soluție la reducerea nivelului de poluare și la reducerea aglomerației pe drumurile sale. Începând cu luna ianuarie a acestui an, Bonn și Reutlingen se află deja în faza de încercare a biletelor anuale de 365 EUR.

Uniunea Specialistilor Transporturilor din UK solicită interzicerea subcontractării lucrărilor feroviare după decesul unui muncitor subcontractat

Uniunea Specialiștilor Transporturilor din UK (RMT) solicită interzicerea absolută a subcontractării după raportul RAIB legat de moartea unui lucrător la calea ferată de lângă Purley. Sindicatul RMT a astăzi o interdicție absolută de a subcontracta și de a pune capăt procedurilor de înlocuire a regulatorilor cu personal independent. Raportul RAIB a criticat metodele de protecție și oboseala angajaților contractuali cu zero ore.

“Încă o dată, sucursala de investigare a accidentelor de cale ferată a criticat standardele de siguranță pentru protecția lucrătorilor de cale. Acest ultim raport șocant ar trebui să forțeze o schimbare reală în întreaga industrie și ar trebui să o forțeze chiar acum. Dacă cei responsabili pentru protejarea siguranței lucrătorilor feroviari nu își îndeplinesc funcția, atunci avem nevoie de un inspectorat de siguranță cu adevărat independent, cu experți reali care nu sunt legați de controlul bugetului și de lumea confortabilă a jucătorilor din industrie, care este realitatea modelului nereușit al activității de acum,” se spune în comunicatul RMT.

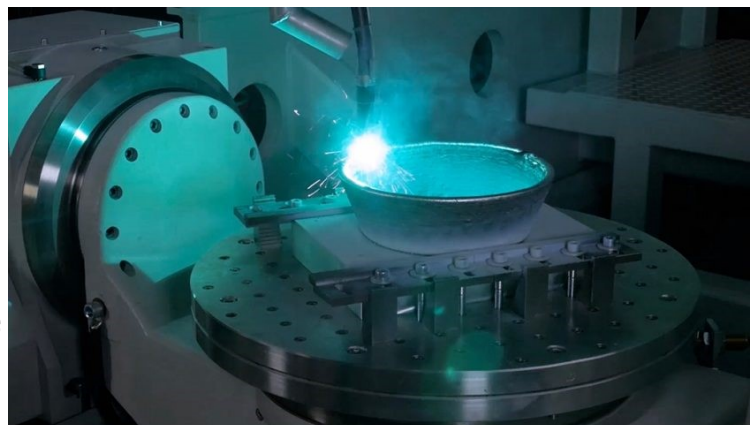
DB utilizează tehnologia de printare 3D pentru a realiza piese pentru locomotive

Deutsche Bahn integrează tehnologia 3DMP de la GEFERTEC pentru a îmbunătăți disponibilitatea pieselor de schimb greu accesibile. Procesul 3DMP a fost implementat pentru prima dată ca parte a unui proiect pilot. Totul deoarece disponibilitatea este o problemă importantă pentru companie. 3DPM este utilizat pentru a deservi piese pentru locomotive mai vechi, incluzând și piese învechite.

Din anul 2016, Deutsche Bahn și-a exprimat interesul în utilizarea producției de aditivi pentru a produce piese de schimb pentru selectarea trenurilor. Acest lucru a dus la proiectul Mobility Goes Additive care se concentrează pe digitizarea logisticii pentru compania de transport feroviar de miliarde de dolari printr-un depou digital de piese de schimb, folosind software-ul 3YOURMIND.

Unul dintre numeroasele cazuri de utilizare care utilizează tehnologia de imprimare 3D implică o acoperire pentru rulmenți pentru locomotivele clasa 294, un model care a fost pus în funcțiune acum 50 de ani. Castingul original al capacului a avut un diametru de 374 mm, înălțime de 78 mm și a cântărit 11,5 kg. În plus, această piesă durează aproximativ nouă luni pentru a fi livrată și fără aceasta, lubrifiantul poate să scurgă din roată, cauzând deteriorarea rulmentului.

Rolf Lenk, un producător german de mașini și utilaje industriale, care a colaborat cu GEFERTEC anul trecut, a ajutat compania să tipărească 3D o versiune îmbunătățită a acestei părți utilizând Arc605. Designul pentru această parte este stocat în depozitul digital, de asemenea cunoscut ca un geam digital.



Electrificarea căii ferate Stade – Cuxhaven din Germania ar putea fi gata în cel mult 10 ani

Electrificarea liniei de cale ferată dintre Stade și Cuxhaven este o condiție esențială pentru extinderea transbordării portuare și optimizarea transportului public de călători între Cuxhaven și Hamburg. Acesta a fost subiectul celei de-a 241-a reuniuni a consiliului de administrație al Cuxhaven Port Authority (HWG) 1 iulie 2019, pentru care Comitetul de conducere al HWG l-a invitat pe Michael Körber, directorul departamentului de management al clienților și programul regional al regiunii Nord, la DB Netz.

Între timp, proiectul de electrificare mult-așteptat a urcat până la categoria nevoilor urgente ale Planului Federal de Infrastructură a Transportului 2030, a confirmat Michael Körber. Planificarea concretă ar trebui să înceapă în 2020. Cu toate acestea, eliminarea liniei unice de cale în zona de trecere a râului Oste nu face parte din măsură. Datorită măsurilor de construcție semnificative, trebuie să treacă procedurile obișnuite de aprobare, inclusiv o aprobare de planificare. În acest context, Michael Körber vede finalizarea electrificării spre sfârșitul anilor 2020.

“Electrificarea liniei de cale ferată are o serie de efecte pozitive: scurtarea timpilor de călătorie în transportul public de călători către Hamburg reprezintă o măsură excepțională pentru integrarea zonelor din regiunea metropolitană Hamburg și contribuie considerabil la creșterea atractivității Cuxhaven ca locație turistică. În zona de transbordare a portului, legătura feroviară cu hinterlandul este împovărată de costurile ridicate ale tracțiunii diesel actuale. Aici, electrificarea oferă posibilitatea de a deschide mai multe surse de marfă pe distanțe scurte prin intermediul căii ferate ecologice și eficiente. Astfel, competitivitatea locației portului poate fi asigurată”, a declarat Hans-Peter Zint, președintele HWG.

Locomotivele Diesel sunt în prezent în funcțiune pe linia de cale ferată dintre Hamburg și Cuxhaven, deoarece nu există linii aeriene între stația Stade și terminalul Cuxhaven. Traseul este menționat în Planul Federal de Infrastructură al Transporturilor 2030 în categoria “nevoi urgente”. Electrificarea liniei de cale ferată ar elimina necesitatea schimbării locomotivelor pentru traficul de marfă pe linie. În plus, trenurile regionale ar putea călători la viteze mai mari, ceea ce ar reduce în mod semnificativ timpul de călătorie în transportul local de călători.

DB reia recepția noilor trenuri ICE4 după clarificarea problemelor cu Siemens și Bombardier

Siemens și Bombardier anunță că au ajuns la un acord cu DB și cu Autoritatea federală feroviară din Germania (EBA) privind un concept de revizuire și testare pentru defecte ce țin de anumite suduri care, ocazional, nu au fost executate în calitatea specificată pe caroserii ale noilor trenuri ICE 4.

În luna aprilie Deutsche Bahn, DB, a cerut Siemens și Bombardier să identifice problemele de calitate cu cele mai noi trenuri de mare viteză ICE 4, informând publicul despre aceste probleme într-un comunicat de presă. Unele caroserii ale vagoanelor nu îndeplinesc cerințele de calitate convenite conform Deutsche Bahn. DB a adăugat că siguranța nu este afectată, dar nu va accepta, deocamdată, livrarea altor trenuri ICE 4. Problemele identificate de DB țin de sudurile caroseriilor și alte detalii tehnice, care duc la blocarea temporară a contractelor. Din acel moment DB nu a mai acceptat nici un alt tren ICE 4 de la producător până când nu se ajunge la un acord final cu privire la un concept de reparație. Siemens Mobility este antreprenorul general al trenurilor ICE 4. Bombardier Transportation livrează aproximativ 30% din întregul sistem, inclusiv livrarea tuturor carcaselor de cale ferată și a tuturor boghiurilor suportate intern, precum și lucrările complete de finisare pentru trei tipuri de vagoane, inclusiv vagoanele finale.



Ministerul Transporturilor reglementează certificarea unică feroviară europeană și colaborarea cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate

Ministerul Transporturilor a publicat în dezbatere publică „Proiectul de Ordonanță a Guvernului privind siguranța feroviară”, ce vizează transpunerea Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (reformare) ce preconizează următoarele schimbări, iar întreg documentul poate fi consultat pe siteul [Ministerul Transporturilor](#).

- acordarea unui certificat unic de siguranță;
- modificarea modului de înregistrare și tratare a solicitării certificatului unic de siguranță prin utilizarea platformei OSS;
- colaborarea cu Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate – ERA prin intermediul Acordului de Cooperare în sensul art. 10 alin. (5) și (6) din Directiva (UE) 2016/798 și în conformitate cu art. 76 din Regulamentul (UE) 2016/796;
- simplificarea accesului la piața feroviară comunitară al operatorilor de transport feroviar din România prin eliberarea certificatului unic de siguranță



Prezenta ordonanță conține dispoziții pentru asigurarea dezvoltării și îmbunătățirii siguranței sistemului feroviar din România și îmbunătățirea accesului la piața serviciilor de transport feroviar, prin:

- a) armonizarea cadrului de reglementare cu celelalte state membre ale Uniunii Europene;
- b) definirea responsabilităților actorilor din sistemul feroviar;
- c) elaborarea de obiective de siguranță comune și metode de siguranță comune în vederea eliminării treptate a nevoii de norme naționale;
- d) stabilirea de principii pentru eliberarea, reînnoirea, modificarea și restricționarea sau revocarea certificatelor și a autorizațiilor de siguranță;
- e) existența în România a unei autorități naționale de siguranță și a unui organism de investigare a accidentelor și incidentelor;
- f) definirea unor principii comune pentru gestionarea, reglementarea și controlul siguranței feroviare.

Prezenta ordonanță se aplică sistemului feroviar din România, care poate fi subdivizat în subsisteme pentru domenii structurale și funcționale. Aceasta acoperă cerințele de siguranță pentru sistem ca întreg, inclusiv administrarea sigură a infrastructurii și a traficului feroviar, precum și interacțiunea dintre operatorii de transport feroviar, administratorul de infrastructură și alți actori din sistemul feroviar. Prezenta ordonanță nu se aplică:

- a) metrourilor;
- b) tramvaielor și vehiculelor feroviare ușoare, precum și infrastructurii utilizate exclusiv de aceste vehicule;
- c) rețelelor care sunt separate din punct de vedere funcțional de restul sistemului feroviar și care sunt destinate exclusiv exploatării serviciilor de transport de călători locale, urbane sau suburbane, precum și operatorilor care operează exclusiv pe aceste rețele.

Se exclude din domeniul de aplicare al prezentei ordonanțe:

- a) infrastructura feroviară privată, inclusiv liniile conexe, utilizată de proprietar sau de un operator în scopul desfășurării activității sale de transport de mărfuri sau de transport de persoane în scopuri necomerciale, precum și vehiculele care sunt utilizate exclusiv pe o astfel de infrastructură;
- b) infrastructura și vehiculele destinate pentru o utilizare strict locală, istorică sau turistică, prevăzute în acte normative specifice;
- c) infrastructura feroviară ușoară utilizată ocazional de către vehicule feroviare grele în condițiile de exploatare a sistemului feroviar ușor, atunci când acest lucru este necesar în scopul conectivității numai pentru vehiculele respective;
- d) vehicule utilizate cu precădere pe infrastructura feroviară ușoară, dar echipate cu anumite componente pentru sistemul feroviar greu, necesare pentru a permite tranzitarea pe un tronson izolat și limitat de infrastructură feroviară grea, exclusiv în scopul conectivității.

A fost lansată licitația pentru proiectul tehnic al reconstrucției podului feroviar Budila

CFR SA a lansat licitația pentru „Reconstrucție pod și amenajare albie km 17+318, linia 317 Harman-Intorsura Buzăului (Expertiza, D.A.L.I. și Proiectare)” SRCF Brașov”, pod ce a fost distrus în urma inundațiilor din anul 2018. Contractantul va întocmi: studii topo și geo, expertiza tehnica, D.A.L.I. și proiectul tehnic pentru obiectivul „Reconstrucție pod și amenajare albie km 17+318, linia 317 Harman-Intorsura Buzăului (Expertiza, D.A.L.I. și Proiectare”, conform cerințelor din caietul de sarcini nr.720/325/13.06.2019 și anexei acestuia – „Fisa podului”. Valoarea serviciilor este de 352 mii lei, cu un termen de realizare de 6 luni de la semnarea contractului. Ofertele pot fi depuse până la data de 26.08.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 26.12.2019.



Podul de cale ferată de la km 17+318 este amplasat pe linia CF 317 Hărman – Întorsura Buzăului între stațiile Hărman – Budila . Podul a fost construit în anul 1928 cu infrastructura din beton și suprastructura din beton. Precipitațiile abundente căzute în perioada 27-30.06.2018 au condus la formarea unui debit excepțional pe râul Târlung.

În data de 30.06.2018, la ora 16:08 apele crescute au rupt pragul de fund din aval, au subspălat și erodat fundațiile pilelor 1 și 2 provocând prăbușirea acestora în albia râului, antrenând în prăbușire și suprastructura de pe deschiderile 1,2 și 3 ale podului. Debitul crescut al râului Târlung s-a menținut astfel încât în data de 01.07.2018 s-a produs sub spălarea și erodarea fundației pilei 3 ce a avut drept consecință prăbușirea celei de a 4 deschideri. În prezent, pe teren în amplasamentul căii ferate au rămas cele 2 culei și cele 3 pile prăbușite în albia râului. În aceste condiții circulația feroviară pe linia Hărman – Întorsura Buzăului s-a închis din data de 30.06.2018 începând cu ora 16:08.

Linia de cale ferată Hărman – Întorsura Buzăului este principala opțiune de transport călători pentru comunitățile adiacente acestei rute (Budila, Teliu, Întorsura Buzăului etc). Pentru redeschiderea circulației feroviare pe linia de cale ferată Hărman – Întorsura Buzăului este necesară reconstrucția podului peste râul Târlung.

CFR Călători reia licitația pentru modernizarea a 50 de vagoane AVA 200 21-90 în vagoane salon 21-91 în valoare de 156 milioane lei

CFR Călători a reluat licitația pentru „Servicii de reparație tip RG cu modernizare a vagoanelor de călători AVA 200 CFR”, aceasta fiind anulată în urmă cu o lună din cauza unor probleme legate de procedura de licitație. Licitatia este împărțită în 2 loturi astfel:

- Lot 1 -, „Servicii de reparație tip RG cu modernizare a vagoanelor de AVA 200 CFR – seria 21-90”, cuprinzând 6 vagoane.
- Lot 2 -, „Servicii de reparație tip RG cu modernizare a vagoanelor de AVA 200 CFR – seria 21-90, serie noua 21-91 salon”, cuprinzând 44 de vagoane.



Valoarea maximă a acordului cadru este de 156 milioane lei, ofertele fiind depuse până la data de 16.09.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 16.12.2019.

Conform caietului de sarcini, noua serie 21-91 salon, precum și vagoanele modernizate 21-90, vor fi echipate cu prize și toate dotările necesare, urmând să fie vopsite în noua schemă a CFR Călători.

Alstom, Siemens și CRRC China au depus oferte pentru a livra 40 de rame electrice licitate de Autoritatea pentru Reformă Feroviară

Alstom, Siemens și CRRC China au depus oferte pentru licitația lansată de ARF în aprilie 2019. Autoritatea pentru Reformă Feroviară a lansat licitația pentru „Achiziție material rulant nou destinat transportului regional și suburban feroviar de călători (trenuri electrice regionale RE-R)”, contractul având valoarea de până la 4,5 miliarde lei. Obiectul prezentului Contract îl reprezintă achiziția publică a 40 unități rame electrice regionale și mentenanța acestora pe o perioadă de 15 ani de la livrarea fiecărei rame electrice, urmând ca acestea să fie livrate în termen de 32 de luni de la semnarea contractului. Prin licitație, se prevede achiziția unui lot suplimentar de încă 40 de rame și de asemenea extinderea contractului de mentenanță cu încă 15 ani. Noile rame trebuie să aibă o durată de viață de minim 30 de ani. Noile rame vor fi echipate cu sisteme de comanda ETCS Nivel 2/PZB90. Ca date operaționale, ramele vor trebui să opereze timp de 30 de ani, 358 de zile pe an, câte 14 ore pe zi și o medie de 160.000 km efectuați anual conform estimărilor.

Din punct de vedere al consumului, furnizorul ramelor va prezenta o ofertă de consum mediu/km pentru rutele București Nord – Predeal și București Nord – Constanța.

Noile rame vor circula cu viteză maximă de 160 km/h. Operatorul economic care ofertează trebuie să facă dovada că în cursul unei perioade care acoperă cel mult ultimii 3 ani, a furnizat minim 40 produse similare și a asigurat servicii de mentenanță ale ramelor electrice în valoare de minim 114.288.000 lei, fără TVA, echivalentul a 24.000.000 EUR fără TVA.



CFR SA a atribuit contractele de întreținere și reparații a liniilor București – Lehliu și București – Predeal

CFR SA a atribuit contractul pentru „Lucrări de întreținere și reparație Coridor IV PanEuropean tronson București – Campina – Predeal (pret inclus materiale, manopera) fara utilaje grele de cale”, lotul Brazi – Campina – Predeal, în valoare de 840 mii lei. Lucrarea va fi realizată de Wiebe Romania.

De asemenea, a fost atribuit contractul pentru „Lucrări de întreținere și reparație Coridor IV PanEuropean tronson București – Lehliu (pret inclus materiale, manopera) fara utilaje grele de cale”, lucrările urmând să fie efectuate de Wiebe Romania, pentru 1,26 milioane lei.

Federația Mecanicilor de Locomotivă transmite o scrisoare deschisă guvernului legată de situația CFR Marfă

Federația Mecanicilor de Locomotivă transmite o scrisoare deschisă guvernului legată de situația CFR Marfă, mobilitate.eu va reda conținutul acesteia în următoarele rânduri, preluată de pe siteul [Federația Mecanicilor de Locomotivă](#).

Traficul de cereale în porturile românești a crescut cu 28% cu influențe pozitive pentru transportul feroviar

Traficul total de marfuri înregistrat în primul semestru al anului 2019 în porturile maritime românești a crescut cu 14%, ajungând la 30,74 milioane tone, fata de 27 milioane tone în aceeași perioadă a anului trecut. Influențele sunt pozitive inclusiv pentru transportul feroviar de marfă, care este unul principal al marfurilor vrac.

Din traficul total înregistrat, traficul maritim a fost 23,64 milioane tone (creștere de 9,33%), iar cel fluvial a reprezentat 7,09 milioane tone (creștere de 32,46%).

O creștere spectaculoasă de trafic s-a înregistrat în cazul cerealelor, de aproape 28%. Dacă anul trecut, în primul semestru, traficul de cereale a fost de 6,41 milioane tone, de la începutul lui 2019 până la finalul lunii iunie, cantitatea de cereale a depășit 8,2 milioane tone.

Ostrava a prezentat designul noilor tramvaie Skoda ForCity Smart

Dopravní podnik Ostrava (DPO) a prezentat designul noului tramvai Škoda ForCity Smart, pentru Ostrava, care va fi livrat din toamna anului viitor. Ostrava va fi primul oraș din Cehia și Europa Centrală, unde se află acest tip de tramvai. Noua temă pentru tramvaie va fi dominată de culoarea turcoaz, care este deja de doi ani în curs de implementare pe flota DPO și, care în același timp, se amestecă cu stilul vizual al orașului. Tramvaiele în formă de formă dinamică vor asigura confortul călătorilor și confortul vatmanului, precum și o mai mare siguranță în trafic.

Vehiculele vor respecta cele mai recente standarde ale autorităților din Ostrava pentru confort și siguranță. Acestea sunt dotate cu aer condiționat, echipate cu Wi-Fi pentru a vă conecta la Internet, porturi USB pentru încărcarea dispozitivelor mobile și sisteme de camere externe și interne.

Compania de transport din Ostrava a semnat un contract pentru achiziționarea a 40 de tramvaie Skoda ForCity Smart de ultimă generație, în valoare de 1,9 miliarde de coroane. În liniile de producție, tramvaiele ar trebui să apară după toate procedurile de aprobare în toamna anului 2020. Capacitatea noilor tramvaie este de 200 de pasageri.



Irlanda va interzice autovehicule noi pe benzină și diesel până în 2030

Irlanda intenționează să interzică vânzarea de noi autovehicule pe benzină și diesel începând cu anul 2030. Aceasta este una dintre cele 180 de măsuri publicate în Planul de acțiune privind clima al guvernului irlandez.

Dezechilibrele climatice au deja efecte grave și răspândite asupra mediului, economiei, societății și resurselor naturale din Irlanda. Planul de acțiune privind clima identifică natura și amploarea provocării, stabilind un parcurs ambițios de acțiune în următorii ani pentru a aborda această problemă. Planul prezintă situația actuală în toate sectoarele cheie, printre care transportul, energia electrică, mediul construit, industria și agricultura, și subliniază un curs către obiective ambițioase în materie de decarbonizare.

Planul de acțiune privind clima declară că Irlanda este în prezent în grafic pentru a-și atinge obiectivele climatice. Ministrul mediului, Richard Bruton, a subliniat că națiunea a fost "dependentă în prezent de 85% din combustibilii fosili", iar emisiile de gaze cu efect de seră "au crescut rapid", tendință care trebuie inversată.

Pe lângă interdicția noilor autovehicule cu combustibili fosili până în 2030, aproximativ 950 000 de vehicule electrice sunt planificate să circule pe drumurile irlandeze. Pentru a sprijini acest lucru, guvernul intenționează să investească într-o rețea națională de încărcare a vehiculelor electrice. În plus, până în 2025, noile clădiri comerciale cu mai mult de 10 locuri de parcare vor trebui să aibă cel puțin o stație de încărcare a vehiculelor electrice.

Solaris câștigă cel mai mare contract în Europa pentru furnizarea a 130 autobuze electrice articulate la Varșovia

Operatorul de transport în comun Miejskie Zakłady Autobusowe w Warszawie (MZA) a achiziționat 130 de autobuze electrice pentru aproape 400 milioane PLN. Cea mai mare licitație pentru autobuze cu emisii zero în Europa a fost câștigată de Solaris. Urbino 18 electric va fi livrat în capitala Poloniei în 2020.

Comanda pentru 130 autobuze electrice articulate este cea mai mare licitație de acest gen din Europa. Autobuzele electrice Solaris au fost comandate până în prezent de 60 de orașe din 17 țări și au trecut deja de peste 14 milioane de kilometri începând cu anul 2011. Conform contractului semnat, compania urmează să livreze comanda în 2020.

Cele 130 de autobuze electrice articulate pentru MZA vor fi echipate cu baterii Solaris High Power cu o capacitate de 150 kWh și pentru care producătorul acordă o garanție de șapte ani, conform cerințelor autorității contractante. Energia electrică din aceste baterii va fi reîncărcată prin intermediul stațiilor de încărcare de tip plug-in și prin intermediul pantografelor. Autobuzul va avea două prize de încărcare: unul deasupra arcului roții din dreapta și celălalt amplasat în spatele ultimei uși, în timp ce pantograful va fi montat pe acoperiș. Dispunând de peste 400 de kW de putere, posturile de încărcare rapidă se vor desfășura în diferite colțuri ale orașului. Configurarea infrastructurii face obiectul unei proceduri de licitație separată.

A fost aprobată finanțarea pentru 10 tramvaie noi la Galați

Primarul Municipiului Galați anunță că Ministerul Dezvoltării a aprobat cererea de finanțare pentru achiziția a 10 tramvaie noi cu fonduri europene.

Tramvaiele vor avea o capacitate de transport de minim 100 de locuri, rampă pentru accesul persoanelor cu dizabilități, aer condiționat, instalație de încălzire, sistem audio-video, GPS, instalație pentru sistemul de eticketing și multe alte dotări moderne.

Acestea se vor adăuga tramvaielor ce vor fi achiziționate printr-un alt contract cu S.C. Astra Vagoane Călători S.A. care prevede livrarea de minimum opt tramvaie.



Solaris, Bozankaya, Egnatia Rom – Electronmas si Golden Dragon au oferat pentru licitația de troleibuze destinate orașelor Ploiești și Târgu Jiu

MDRAP a lansat în primăvară licitația pentru „Achiziția a 40 de troleibuze noi cu lungimea de cca. 12 m destinate transportului public urban de călători”, în valoare de 89 milioane lei. Cei care au oferat sunt:

1. Ofertant unic

Denumire operator economic

SOLARIS BUS & COACH

CIF: PL5240015630, Cod registrul comertului: 0000236619

2. Ofertant unic

Denumire operator economic

BOZANKAYA OTOMOTIV MAK. İML. İTH. VE İHR. A.Ş.

CIF: 1830642976, Cod registrul comertului: 315616

3. Asociere : Asocierea Egnatia Rom srl(Lider) si srl Uzina Electronmas srl(asociat)

Denumire operator economic

EGNATIA ROM

CIF: 17185841, Cod registrul comertului: J40/1821/2005

SRL UZINA ELECTROMAS SRL

CIF: 38172658, Cod registrul comertului: 38172658

4. Asociere : ASOCIEREA SC GOLDEN DRAGON BUS SRL(lider) SI XIAMEN GOLDEN DRAGON BUS CO LTD(asociat)

Denumire operator economic

GOLDEN DRAGON BUS

CIF: 39717230, Cod registrul comertului: J5/1893/2018

XIAMEN GOLDENBUS CO LTD, STR HULI 69, XIAMEN CHINA,

CIF: 36100, Cod registrul comertului: 361003

Conform SEAP, proiectul este împărțit astfel:

1. Achiziționarea de 20 troleibuze normale de cca.12m destinate transportului public urban de călători pentru Municipiul Ploiești

2. Achiziționarea de 11 troleibuze normale și 9 troleibuze cu autonomie extinsă, de cca.12m destinate transportului public urban de călători pentru Municipiul Târgu-Jiu

Durmazlar este singurul ofertant pentru tramvaiele noi ale rețelei din Reșița

DURMAZLAR MAKINE SAN. VE TIC A.S. este singurul ofertant al licitației pentru „Achiziționarea de 13 tramvaie bidirecționale cu lungimea de cca. 18m destinate transportului public urban de călători”, lansată de MDRAP pentru noua rețea a municipiului Reșița.

Valoarea estimată a contractului este de 119 milioane lei, cu un termen de livrare de 24 luni de la semnarea contractului. Fondurile sunt obținute prin Programul Operațional Regional – POR. Achiziția se realizează în conformitate cu protocolul de asociere dintre Municipiul Reșița și Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și HCL 269/27.07.2018 a Consiliului Local Reșița.



Asocierea Bozankaya Otomotiv – Sileo a trecut evaluarea tehnică a licitației pentru troleibuze cu autonomie în București

Licitația pentru 100 de troleibuze cu autonomie lansată de Primăria Capitalei a trecut de etapa de analiză tehnică a ofertei, singurul ofertant fiind „ASOCIEREA BOZANKAYA OTOMOTIV MAKINA IMALAT ITHALAT VE IHRACAT A.Ş. – SILEO GMBH”. Rămâne de văzut dacă oferta acestora va fi declarată conformă din punct de vedere financiar pentru a fi semnat contractul iar în anul 2020 să avem primele troleibuze sosite. În paralel continuă licitațiile pentru 130 de autobuze hibride și 100 de autobuze electrice.

Primăria Timișoara a semnat contractul pentru noile tramvaie Bozankaya

Reprezentanții primăriei Timișoara anunță că astăzi a fost semnat contractul de execuție pentru noile tramvaie cu turcii de la Bozankaya.

Dotările tramvaielor:

- aer condiționat
- încălzire ambientală prin convecție
- încălzire în scaune prin conducție termică
- sistem suplimentar de alimentare care permite o autonomie de 63 km în cazul unor incidente în circulație
- sisteme de informare a călătorilor în interior și exterior
- sisteme audio-video pentru publicitate
- sisteme de supraveghere video pentru siguranța călătorilor
- sisteme de monitorizare în trafic și de e-ticketing compatibile cu restul flotei de vehicule a STPT
- dotări specifice pentru a se răspunde nevoilor speciale ale persoanelor cu dizabilități



Turcii de la Bozankaya au câștigat licitația pentru 16 tramvaie noi, cu baterii, pentru municipiul Timișoara. Contractul prevede achiziția altor 24 de tramvaie prin contract adițional. Primăria Timișoara a reluat în luna februarie licitația pentru tramvaie noi, procedură ce a fost anulată în anul 2018 după ce nu s-a prezentat niciun ofertant din cauza cerințelor de autonomie crescută.

Primăria Sector 4 și STB SA vor colabora pentru înierbarea liniilor de tramvai din sector și întreținerea acestor sisteme

În ședința CGMB din data de 31 iulie a fost votat un proiect de hotărâre prin care primăria sectorului 5 și STB SA se asociază pentru lansarea proiectelor de înierbare a liniilor de tramvai aflate pe raza sectorului. Mobilitate.eu a relatat încă din urmă cu două săptămâni faptul că pe Șoseaua Giurgiului a demarat demontarea dalelor de beton ale liniilor de tramvai, urmând ca acestea să fie înlocuite cu suprafață înierbată. Protocolul se va derula timp de minim 5 ani. De asemenea, prin protocol, primăria sector 4 se angajează să ofere în timp real personalul pentru sprijinul STB SA în acțiunile de reparații și mentenanță a căii de rulare unde va fi instalată iarba.

Federatia Elevilor din România avertizează că lipsa transportului public județean este una din cauzele masacrului din Caracal

Federația Elevilor din România transmite un comunicat de presă prin care solicită Guvernului să ia măsuri de urgență pentru remedierea situației transportului, având în vedere tragedia petrecută la Caracal. Elevii din mediul rural din România sunt nevoiți să călătorească la ocazie, deoarece transportatorii nu practică toate traseele și nu opresc în unele localități.

Din informațiile apărute în mass-media, în data de 24 aprilie, o elevă pleca de la liceul la care învăța, aflat în localitatea Caracal, spre localitatea sa de domiciliu. Din nefericire, pe ruta dintre cele două localități, nu exista nicio firmă care să transporte oamenii prin intermediul transportului public în comun și, ca urmare, eleva a fost nevoită să caute o cursă de ocazie, cu un străin. Situația nu este singulară, în urmă cu 3 luni o altă fată fiind nevoită să folosească aceeași metodă de transport la întoarcere din Caracal.

Federația Elevilor din România consideră că o cauză a acestei întâmplări o constituie gestionarea defectuoasă a transportului de către Consiliul Județean Olt. Prin Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 51/2019, aprobată de Guvern luna trecută, gestionarea serviciului de transport județean a devenit și mai haotică pentru că noua legislație este contradictorie și contrară dreptului Uniunii Europene.

Până în data de 28 iunie a.c., transportul județean de persoane era serviciu public. În acest caz, autoritățile publice aveau obligația să asigure, prin licitație, deservirea tuturor localităților dintr-un județ, prin intermediul obligațiilor de serviciu public. În schimb, consiliile județene au înțeles să încalce legea față de toți călătorii în general, și față de persoanele din mediul rural în special, alegând să îi priveze de transport de calitate, neîncheiând contractele cu operatorii de transport.

Atragem atenția asupra faptului că, în urma OUG 51/2019, transportul județean a fost eliminat din sfera serviciilor publice la presiunile președinților de consilii județene, sub motivația că bugetul nu le permite să susțină serviciul de transport. Astfel, transportatorii nu mai pot fi obligați să practice traseele ce nu le aduc profit, iar zonele rurale mai puțin populate devin izolate, oamenii fiind nevoiți să folosească cursele de ocazie, aspecte puse în vederea Guvernului chiar și de către Consiliul Concurenței prin punctul de vedere emis.

Pe această cale, FER solicită Parlamentului României să respingă OUG nr. 51/2019. În caz contrar, ne exprimăm îngrijorarea că tragedii de tipul celei din Caracal se vor mai petrece, în lipsa unor servicii de transport sigure și accesibile.

STB SA a scos pe șine primele tramvaie din cele 46 CH PPC echipate cu aer condiționat

În luna ianuarie STB SA a atribuit licitația pentru „Modernizare tramvaie V3A-CH-PPC –cu sistem de climatizare în salonul de pasageri (cu montaj și punere în funcțiune)”, contract ce vizează seria de 46 tramvaie CH PPC, aflate în circulație pe liniile 1, 10, 34 și 41. Contractul cu valoarea de 16,3 milioane lei a fost atribuit firmei MARI-VILA COM S.R.L., iar montajul pe toată seria de tramvaie va dura 14 luni. Astfel, montajul a început la câteva luni de la atribuire, unitățile fiind deja instalate pe 4 tramvaie, cu alte 4 în lucru. Sistemul este unul adaptat la modelul de tramvai V3A, cu 5 unități de climatizare model Liebherr MACS 8.0, model de instalație prezentă și pe cele mai moderne tramvaie produse de companii precum Siemens, Alstom sau PESA. Tramvaiele CH PPC sunt printre cele mai moderne tramvaie ale RATB, provenind din modernizarea fostelor generații de vagoane, în perioada 2006-2009.



Electroputere VFU Pașcani, Alstom și Stadler au răspuns consultării pieței din partea CFR Călători în achiziția de rame diesel

CFR Călători a lansat în luna iunie o procedură de consultare a pieței pentru „Punct de vedere tehnico economic, asupra Caietului de Sarcini nr. DT6/05/148/2019, în vederea inițierii procedurii de achiziție sectorială având ca obiect furnizare – Rame diesel noi pentru scurt și mediu parcurs”. Data finalizării consultării publice este 28.06.2019. Proiectul prevede achiziția a 50 de rame, ce vor fi livrate remizelor București, Timișoara, Sibiu, Cluj și Iași. Conform documentului publicat pe SEAP de CFR Călători, compania a transmis în același timp intenția companiilor producătoare de material rulant Bombardier, Siemens, Alstom, Stadler, Caf, Pesa, Newag, Skoda și Rade Konkar, pentru a analiza anunțul companiei.

Totuși, la finalul consultării, conform raportului emis de CFR Călători, au răspuns doar Electroputere VFU Pașcani, Stadler și Alstom. Ca principale comentarii, Electroputere VFU Pașcani a făcut referiri la aspecte tehnice și estimarea prețului pe ramă diesel. Stadler a cerut clarificări tehnice, fără a emite un punct de vedere, urmând ca o analiză să fie realizată în alte 8 săptămâni. Alstom a transmis estimările de preț ale produselor sale dar și a serviciilor post garanție, transmițând și date despre oferta companiei.

Mai multe companii și asocieri au oferit pentru studiul construcției metroului din Cluj Napoca

În luna aprilie a fost lansată procedura de atribuire pentru „Servicii de elaborare Studii de Pre-Fezabilitate, Fezabilitate, impact asupra mediului și evaluarea strategică adecvată pentru obiectivul de investiții „Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baci – Apahida – Jucu – Bontida”- etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj : Magistrala I de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”. Valoarea estimată totală a serviciilor este de 46.440.000 lei fara TVA. Contractul se va derula timp de 27 de luni.

Pe data de 30 iulie 2019 a fost finalizată depunerea ofertelor, iar conform conferinței de presă ținută de primăria Cluj Napoca, cele 5 companii și asocieri care au oferit sunt:

- Asocierea SWS Engineering Spa – SYSTRA – Metrans Engineering SRL
- Asocierea Explan SRL – DR. Sauer and Partners
- Asocierea Metroul SA – Padeco CO LTD
- Asocierea Eurocerad International SRL – 3TI Progetti Italia – Ingegneria Integrata S.p.A.
- Egis Rail

Conform SEAP, proiectul cuprinde „Servicii de elaborare Studii de Pre-Fezabilitate, Fezabilitate, impact asupra mediului și evaluarea strategică adecvată pentru obiectivul de investiții „Tren Metropolitan Gilău – Florești – Cluj-Napoca – Baci – Apahida – Jucu – Bontida”- etapa I a sistemului de transport metropolitan rapid Cluj : Magistrala I de Metrou și Tren Metropolitan, inclusiv legătura dintre acestea și a studiilor conexe viitoarelor obiective de investiții”, după cum urmează:

- Pentru METROU: 1.elaborare SPF- finele lunii 5 2. PUZ- finele lunii 16 3.elaborare SF -finele lunii 26.
- Pentru TREN METROPOLITAN: 1.PUZ-sfarsitul lunii 12 2. elaborare SF-sfarsitul lunii 14. Valoarea estimată a serviciilor prestate este:
- Pentru METROU: elaborare SPF=14.400.000 lei fara TVA PUZ= 7.200.000 lei fara TVA elaborare SF= 21.600.000 lei fara TVA
- Pentru TREN METROPOLITAN: PUZ- 1.080.000 lei fara TVA elaborare SF= 2.160.000 lei fara TVA

În prima etapă va fi realizat Trenul Metropolitan pe infrastructura actuală. În această fază va fi implementat un sistem de transport rapid care va acoperi întregul coridor feroviar cuprins între halta Nădășelu și stația de la Bontida, pe o lungime de aproximativ 43 de km.

Proiectul de mutare a depoului STB Victoria a fost adoptat în CGMB

După ce luna trecută a fost scos de pe ordinea de zi a ședinței CGMB, pe data de 31 iulie 2019, proiectul a fost supus votului și aprobat. STB SA și CGMB urmează să transfere activitatea depoului de tramvaie Victoria, situat chiar în spatele palatului Victoria, în depoul de tramvaie Titan, iar parcul circulant al acestui depou va fi redistribuit în toate depourile de tramvaie ale societății. Depoul are o suprafață de 34.748 metri pătrați și a fost înființat începând cu anul 1871, denumit original Bonaparte, apoi Ilie Pintilie. La vremea respectivă a fost construit deoarece era la marginea orașului, iar în timp a deținut mai multe modele de tramvaie, începând cu tramvaiele cu cai.

SBB Cargo cumpără 20 de locomotive Siemens Vectron

SBB Cargo International a comandat 20 de locomotive Siemens Vectron în colaborare cu SüdLeasing. Locomotivele vor deservi Coridorul Rhine-Alpine și sunt proiectate să funcționeze în Austria, Elveția, Italia, Germania și Olanda, anunță Siemens Mobility.



Austria a fost trimisă în judecată de UE pentru nerespectarea regulilor de certificare a mecanicilor de locomotivă

Comisia Europeană a decis să se adreseze Curții de Justiție a UE pentru nerespectarea normelor europene privind certificarea mecanicilor de locomotivă în Austria (Directiva 2007/59 / CE).

Referirea se datorează faptului că autoritatea austriacă desemnată ca autoritate competentă în sensul directivei, însărcinată în special cu acordarea de licențe mecanicilor de locomotivă, nu este autoritatea de siguranță, contrar cerințelor exprese ale directivei. Autoritatea însărcinată cu autorizarea mecanicilor de locomotivă este societatea feroviară publică Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH), prin care aceasta ar trebui să fie exercitată de Ministerul Transporturilor, Inovării și Tehnologiei din Austria. Comisia consideră că este de competența autorităților austriece să ia toate măsurile necesare pentru a remedia această situație.

Comisia a inițiat o procedură de încălcare a dreptului comunitar împotriva Austriei adresând o scrisoare de punere în întârziere autorităților naționale în noiembrie 2015, urmată de un aviz motivat în aprilie 2017. În conformitate cu normele UE privind certificarea mecanicilor de locomotivă și trenurilor care operează pe sistemul feroviar al Uniunii (Directiva 2007/59 / CE), "autoritatea competentă" care acordă autorizații mecanicilor de locomotivă înseamnă autoritatea de siguranță menționată în legislația UE relevantă privind siguranța căilor ferate (Directiva 2004/49 / CE).

Trei companii chineze vor construi tunelul feroviar Tallinn-Helsinki

O companie finlandeză fondată de China, care lucrează la un proiect de tunel submarin de la Tallinn la Helsinki, a declarat că va colabora cu trei companii chineze pentru proiectarea și construirea tunelului de 100 de kilometri, care face parte din inițiativa Beijing Belt and Road.

FinEst Bay Area Development a anunțat că a semnat un memorandum de înțelegere cu China Railway International Group, compania de căi ferate din China, compania de telecomunicații China Communications, și partenerii financiari Touchstone Capital Partners.

"Companiile partenere sunt cele mai mari din lume în domeniile lor de expertiză", a declarat Peter Vesterbacka, co-fondator al companiei Finest Bay Development.

Căile Ferate Ruse lansează un traseu feroviar din Republica Coreea în Europa pe ruta Busan – Belarus – Polonia

OJSC, Logistica Căilor Ferate Ruse, împreună cu Grupul FESCO pentru transporturi ("FESCO") își extinde aria de operare și lansează un traseu de tranzit din Republica Coreea către Europa. Aceste inițiative fac parte din dezvoltarea serviciului de livrare accelerată trans-siberian LandBridge.

Primul container a fost expedit din Busan la 25 iunie 2019, de unde FESCO Korea Express a făcut livrarea pe mare către Vladivostok Commercial Sea Port, care face parte din Grupul FESCO. Containerul a trecut apoi de calea ferată transsiberiană și, după ce a fost transbordat de la sistemul rusesc cu gabarit de 1520 mm la cel de 1435 mm european îngust la stația Brest din Belarus, a fost livrat în gara din Brzeg Dolny din Polonia. De acolo a fost livrat în depozitul clientului în Wrocław. Timpul total de tranzit a fost de 21 de zile, ceea ce este de două ori mai rapid decât transporturile comparabile pe mare prin Canalul Suez.

Ca parte a produsului comun de tranzit, FESCO oferă transport maritim atât pe mare cât și pe uscat, manipularea porturilor și o flotă de containere, în timp ce Căile Ferate Ruse sunt responsabile pentru organizarea transportului feroviar. Transporturile de diverse tipuri, inclusiv componente și echipamente pentru automobile, vor fi livrate din Republica Coreea către Europa în viitor.

CFR SA licitează studiul de fezabilitate al modernizării liniei Roman – Iași – Frontieră

CFR SA a lansat licitația pentru „Reabilitarea liniei de cale ferată Roman – Iași – Frontieră” – Studiu de Fezabilitate, cu valoarea de 19,4 milioane lei și un termen de realizare de 23 de luni. Pentru elaborarea Studiului de Fezabilitate, Contractantul va respecta actele normative și reglementările specifice infrastructurii feroviare, construcții, aplicabile, în vigoare, în vederea prezentării unui proiect ”matur”, care să corespundă celei mai eficiente soluții din punct de vedere tehnico – economic, pentru care să se aprobe asigurarea sursei de finanțare pentru implementarea obiectivului de investiție, cu respectarea conformității standardelor impuse pentru Coridoarele Europene și Coridoarele TEN-T și asigurarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate pe teritoriul României, inclusiv pentru modernizarea/reabilitarea stațiilor de cale ferată.

Finanțarea se realizează prin „Programe din Fondul de Coeziune (FC). Proiectul este prevăzut în Master Planul General de Transport al României, Anexa 10.35 – „Surse de finanțare pentru infrastructura feroviară 2020-2030” cu sursa de finanțare Fond de Coeziune (FC) la capitolul Proiecte reabilitare cale ferată”. Ofertele pot fi depuse până la data de 10.09.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 10.01.2020.

Linia face parte din coridorul feroviar IX Paneuropean, preluând traficul din coridorul Rhin – Dunăre și restul rețelei cu legături europene. Modernizarea prevăzută pentru cei 140 km de linie va viza creșterea vitezei la 160 km/h pentru trenurile de călători, 120 km/h pentru trenurile de marfă, iar noua construcție va respecta toate prevederile de interoperabilitate din STI. În prezent traseul este parcurs în aproximativ 3 ore și 15 minute. Linia este electrificată dublă pe 123 km, în timp ce 17 km sunt linie neelectrificată cu ecartament dublu. Noua linie va fi total electrificată și echipată cu sisteme noi de semnalizare, inclusiv ERTMS/ETCS Nivel 2.

CFR SA anunță oficial demararea licitațiilor pentru modernizarea liniei Ploiești – Focșani – Iași – Frontieră licitațiile fiind deja publicate în SEAP

Compania Națională de Căi Ferate ”CFR” SA a lansat licitațiile pentru realizarea studiilor de fezabilitate necesare modernizării liniei de cale ferată Ploiești Triaj – Focșani – Roman – Iași – Frontieră (406 km), pentru viteza maximă de circulație a trenurilor de călători cu 160 km/h și viteza maximă proiectată de circulație cu 200 km/h, conform parametrilor tehnici prevăzuți de standardele și cadrul legislativ și de reglementare național și european.

Procedurile de licitație pentru realizarea studiilor de fezabilitate sunt structurate pe 3 tronsoane:

► Ploiești Triaj – Focșani (143 km)
Valoare estimată: 19.827.586,35 RON (fără TVA)
Durata contractului: 23 luni
Finanțare: programe din Fonduri de Coeziune (FC)

► Focșani – Roman (147 km)
Valoare estimată: 20.382.204,15 RON (fără TVA)
Durata contractului: 23 luni
Finanțare: programe din Fonduri de Coeziune (FC)

► Roman – Iași – Frontieră (116 km)
Valoare estimată: 19.411.623 RON (fără TVA)
Durata contractului: 23 luni
Finanțare: programe din Fonduri de Coeziune (FC)



Studiile de fezabilitate, în valoare totală estimată de 59,6 milioane RON, vor respecta actele normative și reglementările specifice infrastructurii feroviare, construcții, aplicabile, în vigoare, în vederea prezentării unui proiect ”matur”, care să corespundă celei mai eficiente soluții din punct de vedere tehnico – economic, pentru care să se aprobe asigurarea sursei de finanțare pentru implementarea obiectivului de investiție, cu respectarea conformității standardelor impuse pentru Coridoarele Europene și Coridoarele TEN-T și asigurarea specificațiilor tehnice de interoperabilitate pe teritoriul României, inclusiv pentru modernizarea stațiilor de cale ferată.

Linia de cale ferată Ploiești Triaj – Focșani – Roman – Iași – Frontieră (406 km), situată pe ruta Coridorului IX de transport, este o linie importantă a rețelei de cale ferată din România, deoarece preia traficul internațional european de pe cele 2 coridoare centrale aflate pe teritoriul țării noastre și asigură legătura Coridorului Rhin – Dunăre (fostul Coridor IV) cu țările din Sud – Estul Europei (Bulgaria, Grecia, Turcia) și țările din Nord – Estul Europei (Republica Moldova, Ucraina, Rusia).

CFR Marfă va transporta cărbune între Agigea și CET Govora pentru 2,6 milioane lei din cauza blocării activității la Cariera Alunu

CFR Marfă a câștigat un contract pentru „Servicii de transport și manevra pe calea ferată, a carbunelui energetic, de la Stația Agigea Nord (Comvex), până pe estacadele de descărcare aparținând CET Govora”, în valoare de 2,6 milioane lei, pentru următoarele 3 luni. Cantitatea ce va fi transportată este de 30.000 de tone, cu o eroare de +/-10%. Contractul a fost atribuit prin negociere directă, justificată de necesitatea de continuare a activității prin asigurarea materiei prime la cazanele pe cărbune din CET Govora.



Situația de urgență este determinată de evenimentul imprevizibil din 23.05.2019, produs ca urmare a fenomenului extrem de alunecare a terenului din Cariera Alunu, fenomen extern, imprevizibil, absolut invincibil și inevitabil care a condus la rasturnarea Excavatorului ERC 1400 30/7-01, respectiv la avarierea structurii metalice a acestuia, nemaifiind funcțional, cazul de forță majoră fiind avizat de Camera de Comerț și Industrie Valcea cu Avizul nr. 416/06.06.2019. Ca urmare a avariei Excavatorului E 01 producția de cărbune a Carierei Alunu s-a diminuat până la sfârșitul anului 2019 cu 370.000 tone, rezultând un deficit de cărbune pentru perioada iunie 2019-aprilie 2020 de aproximativ 287.000 tone, deficit care trebuie asigurat din surse externe.

CFR SA recepționează lucrările de modernizare finalizate între Simeria și Sighișoara

Compania Națională de Căi Ferate CFR SA transmite următorul comunicat de presă prin care anunță că în perioada august – noiembrie 2019 se vor desfășura recepțiile pe categorii de lucrări finalizate între Simeria și Sighișoara, parte componentă a Coridorului Rin – Dunăre (ramura nordică). Dezvoltarea infrastructurii feroviare pe tronsonul Simeria – Sighișoara reprezintă un important și complex program de lucrări de modernizare pe întreaga lungime de aproximativ 170 km de cale ferată dublă, care înregistrează la ora actuală un progres fizic de execuție cuprins între 92% și 99%.

Astfel, comisiile de specialitate, din care vor face parte reprezentanți ai CFR SA, Antreprenorului, Proiectantului și Autorităților Locale, vor recepționa până în luna noiembrie, lucrările de modernizare a infrastructurii și suprastructurii feroviare, finalizate pe specialitățile de lucrări sus-amintite, pe următoarele intervalele de stații:

- Blandiana – Șibot, Orăștie – Simeria, stațiile Vințu de Jos și Șibot de pe tronsonul Simeria – Vințu de Jos;
- Alba Iulia – Vințu de Jos, Barabanț – Alba Iulia, Sântimbru – Barabanț, Coșlariu – Sântimbru, stațiile Alba Iulia, Barabanț, Sântimbru și Coșlariu de pe tronsonul Vințu de Jos – Coșlariu;
- Micăsasa – Valea Lungă, Valea Lungă – Blaj, Blaj – Crăciunel, Crăciunel – Podul Mureș și stațiile Valea Lungă, Blaj și Crăciunel de pe tronsonul Coșlariu – Micăsasa;
- Ațel – Mediaș, Mediaș – Copșa Mică, Copșa Mică – Micăsasa și stațiile Mediaș și Copșa Mică de pe tronsonul Micăsasa – Ațel;
- Sighișoara – Daneș, Daneș – Dumbrăveni, Dumbrăveni – Ațel și stațiile Daneș și Dumbrăveni de pe tronsonul Ațel – Sighișoara.

"Lucrările de modernizare a infrastructurii feroviare pe cele 5 tronsoane cuprinse între Simeria și Sighișoara au un grad de complexitate ridicat din punct de vedere al lucrărilor executate pe întregul traseu. Vorbim despre modernizarea a aproximativ 170 km de cale ferată dublă, 22 de stații de cale ferată, puncte de oprire, halte de mișcare, peste 240 poduri/podețe/tuneluri feroviare, 11 pasaje inferioare/superioare și 4 substații de tracțiune. Este un traseu pe care s-au construit 3 noi tuneluri (Turdaș, Sighișoara și Daneș), un pod în formă de arc și varietate noi de traseu, construcții care asigură atingerea vitezei maxime de circulație de 160 km/h pe o lungime cât mai mare a acestui traseu. Finalizarea lucrărilor de modernizare este o prioritate pentru CFR SA, deoarece dezvoltarea infrastructurii feroviare reprezintă un suport economic nu doar pentru operatorii de transport feroviar de călători și de marfă, dar și pentru societățile comerciale și serviciile publice din întreaga zonă de dezvoltare a proiectului", precizează Constantin AXINIA, directorul general al CFR SA.

e-troFit și ZF transformă vechile autobuze diesel poluante în autobuze electrice

Autobuzele diesel se confruntă cu un viitor dificil în zonele urbane: datorită valorilor ridicate ale emisiilor, multe orașe încearcă să scape de vehiculele diesel. Acest lucru afectează, de asemenea, operatorii de transport public local, iar în consecință, cererea de autobuze electrice este în creștere. Cu toate acestea, schimbul de flote întregi este un efort costisitor.

Soluția de transformare a autobuzelor diesel în autobuze electrice e-troFit a avut debutul internațional la Summitul UITP Global pentru Transportul Public din Stockholm. Datorită e-troFit, autobuzele convenționale diesel se transformă în vehicule electrice ecologice și contribuie activ la reducerea emisiilor în orașe.



e-troFit se bazează pe mulți ani de experiență în dezvoltarea automobilelor: e-troFit este o filială a unei companii de tehnologie bazată pe tehnologia in-tech, cu experiență vastă în industria automobilelor. e-troFit poate fi comandat de acum înainte, primele autobuze vor fi livrate în al patrulea trimestru al anului 2019.

Cu ZF Aftermarket, e-troFit a asigurat un partener puternic pentru lansarea pe piață. Ca furnizor de sistem, ZF furnizează componente pentru sistemul de propulsie pentru kitul e-troFit. Cu rețeaua globală a atelierelor, ZF se dublează și ca partener de reabilitare și service.

e-troFit oferă soluții individuale pentru companiile de transport locale: capacitatea și gama autobuzelor sunt adaptate la cerințele individuale ale fiecărui operator, pe baza unei analize a rutei, economisind costuri și greutate. Conversia cu e-troFit este în medie cu 50% mai ieftină decât un vehicul nou alimentat electric.

Primăria Galați a lansat licitația pentru 20 de autobuze hibride

Primăria Galați a lansat licitația pentru „Achiziția de autobuze urbane hibride noi (11,5-12,5m), în valoare de 33,6 milioane lei și cu un termen de livrare de 10 luni de la semnarea contractului. Autobuzele vor avea capacitatea de minim 90 de călători, aer condiționat, podea joasă pe toată lungimea și toate facilitățile necesare pentru un transport public modern. Autobuzele vor fi vopsite în culorile companiei de transport local, RAL 5018. Autobuzele trebuie să aibă o durată de viață de minim 15 ani, dintre care 8 fără reparație generală. Ofertele pot fi depuse până la data de 02.09.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 02.03.2020.

MDRAP anunță finanțarea pentru 40 de troleibuze noi pentru Ploiești și Târgu Jiu

MDRAP anunță că 40 de troleibuze de 12 m vor fi achiziționate pentru furnizarea serviciilor de transport public local în municipiile Ploiești (jud. Prahova) – pe rutele 44 și 202 (20 troleibuze) și Târgu Jiu (jud. Gorj) – pe rutele 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 și 8 (20 troleibuze). Proiectul a fost depus în cadrul apelului cu numărul POR/2018/4/4.1/3/în parteneriat, Obiectivul specific 4.1 „Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă” din Axa prioritară 4 „Sprijinirea dezvoltării urbane durabile” a POR 2014-2020

Valoarea totală eligibilă a proiectului finanțat din fonduri europene, prin Programul Operațional Regional (POR) 2014-2020, este de 89.941.357 lei, din care :

- 76.450.153,45 lei sunt fonduri nerambursabile din Fondul European pentru Dezvoltare Regională (FEDR);
- 11.598.776,41 lei reprezintă valoarea eligibilă nerambursabilă de la bugetul de stat;
- 1.892.427,14 lei constituie cofinanțarea beneficiarului.

A fost semnat contractul pentru terminalul liniilor de tramvai și Park&Ride de la Pantelimon

Primăria Capitalei anunță că a fost semnat contractul pentru realizarea parcarii de tip park&ride de la intersecția Pantelimon – Vergului, obiectiv de investiții care face parte din proiectul „Reabilitare Sistem Rutier cu Linii de Tramvai pe Sos. Pantelimon și Sos. Iancului”. Proiectul este abandonat de mai mulți ani. Durata de execuție a parcarii, care va avea o capacitate de cca 500 de locuri, este de 12 luni, iar valoarea investiției este de aproximativ 21 de milioane de euro. Parcarea de la intersecția Pantelimon Vergului va fi realizată de Asocieria „Tehnologica Radion, TIAB și VIA Proiect”.

CFR Călători caută propunerea tehnica de reparație și modernizare a halei RR din depoul Brașov

CFR Călători a lansat pe SEAP procedura de consultare a pieței pentru „Intocmire propunere tehnica și financiară pentru lucrări de reparație interioară la hala RR a depoului Brașov”. Data limită a propunerilor este 19.08.2019.

Lucrarile constau în următoarele :

- Refacere canalizare pluvială interioară – desfacere pardoseala beton , înlocuirea în totalitate a conductelor pluviale (coloane și racorduri la sistemul de canalizare al depoului Brașov)
- Închidere goluri interioare fatada : realizare structura din lemn acoperită cu plăci în spatele panourilor de fatada
- Vopsire structura de închidere inclusiv stalpii halei
- Refacere porți acces pietonale metalice : 3 bucăți, dimensiuni maxime 2250 x1240 mm usi cu sistem termoizolant , protecție la foc
- Igienizare interior hala : curățare pardoseala , curățare grinzi, zugrăvire interioară
- Reparație sistem de încălzire hala :sistemul este compus din 8 tuburi radiante pe gaz amplasate sub tavanul halei la o înălțime de 10 m de sol , necesită revizie și re poziționare



CFR SA licitează proiectarea lucrărilor de refacție totală a liniei Merișor – Crivadia și a unor poduri dintre Livezeni și Simeria

CFR SA a lansat licitația pentru „Lucrări de întreținere și reparații capitale la obiective de pe linia 116 Simeria – Petroșani (expertiză + DALI) – 3 loturi”, în valoare de 275 mii lei. Ofertele pot fi depuse până la data de 21.08.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 21.12.2019. Conform SEAP, proiectele vor fi realizate pentru următoarele lucrări:

- Lot 1 – Refacție totală linia 116 Livezeni – Simeria între stațiile Merișor – Crivadia fir 1 km 61+300-57+185 și stația Merișor liniile III dir.fir 1 și II dir fir 2 km 62+150-61+600 (expertiză + DALI) – valoare estimată 110.000;
- Lot 2 – Reparație capitală pod km 72+ 866 linia 116 D1, între stațiile Bănița și Petroșani (expertiză + DALI)- valoare estimată 75.000;
- Lot 3 – Eliminarea punct periculos km. 67+620-68+000-stația Bănița, prin asigurarea colectării și evacuării apelor,desființare podet km 67+820 și amenajare albie în zona afectată, linia 116 Simeria – Petroșani (expertiză + DALI)- valoare estimată 90.000.

Terminalul intermodal de la Sebeș ar putea beneficia de fonduri europene pentru a fi construit pînă în anul 2023

Inițiativa ADR Centru pentru realizarea unui terminal intermodal în județul Alba prinde tot mai mult contur. Conform rezultatelor chestionarului realizat de Agenție cel mai bun amplasament a fost selectat în municipiul Sebeș, în zona nodului rutier A1-A10, iar în urma întâlnirilor de lucru de la Alba Iulia au fost stabiliți pașii necesari pentru ca această inițiativă să se concretizeze într-o investiție estimată la peste 25 milioane euro. Recent Ministerul Transporturilor și-a asumat modificarea POIM 2014-2020 pentru ca terminalul intermodal de la Sebeș să poată fi finanțat până la finalul anului 2023.

Dezvoltarea economică a Regiunii Centru presupune și valorificarea optimă, în parteneriat cu administrațiile locale, a oportunităților de realizare a unor proiecte de investiții mari pentru Regiunea Centru, cum sunt și cele referitoare la modernizarea soluțiilor de transport de marfă. Acest lucru este în deplină concordanță cu decizia CDR Centru de a se realiza trei proiecte de investiții prioritare pentru regiune, prin dezvoltarea de terminale intermodale și introducerea acestor proiecte în Masterplanul de Transport al României. ADR Centru a realizat studiul de fezabilitate pentru dezvoltarea unui terminal intermodal în județul Alba, prin care au fost identificate locațiile Coșlariu și Sebeș pentru amplasarea acestui terminal. Zona Alba-Iulia – Sebeș, aflată în proximitatea nodului rutier A1-A10, cu conexiuni directe către Sibiu, Cluj Napoca și vestul Europei, situată și foarte aproape de Gara Vințu de Jos, prin care se tranzitează anual – pe calea ferată – cel mai mare volum de marfă din România, este poziția asupra căreia s-au decis reprezentanții administrației publice de la nivel local, respectiv Consiliul Județean Alba și Primăria Sebeș. Aici există teren, se poate realiza ușor conexiunea cu sistemele de transport și, mai ales, se facilitează legătura cu investitorii privați din zona industrială Sebeș-Alba.

„Am făcut mulți pași importanți de la întâlnirea inițială desfășurată cu mai puțin de o lună în urmă. Avem stabilit un grup de lucru, există deschidere la Ministerul Transporturilor, Primăria Sebeș va face demersurile pentru obținerea terenului aferent și avem șansa obținerii finanțării europene pentru investiție, la care Consiliul Județean Alba va contribui cu 50% din valoarea co-finanțării. Inițiativa noastră pentru dezvoltarea transportului multimodal va aduce beneficii importante asupra dezvoltării regiunii, atât din punct de vedere economic cât și de mediu. Vom urmări în continuare modul în care sunt soluționate problemele, pentru ca această investiție să fie realizată până la sfârșitul anului 2023, dacă se vor obține sumele necesare din fonduri europene prin POIM”, a declarat domnul Simion Crețu, director general ADR Centru.

Primăria Capitalei prelungește până în decembrie analiza tehnică a ofertelor Astra Arad și Durmazlar pentru cele 100 de tramvaie noi

Primăria Capitalei a publicat pe SEAP un document prin care anunță prelungirea analizei tehnice a ofertelor Astra Arad și Durmazlar, care au oferit pentru cele 100 de tramvaie noi din București, până la data de 15.12.2019, termenul inițial fiind 15.08.2019, adică peste o săptămână. În data de 15 martie 201, ora 15.00, a expirat termenul pentru depunerea ofertelor pentru achiziția acestora. Deși în cadrul procedurii s-au înscris un număr de 20 de operatori economici, au depus oferta doar 2, respectiv ASTRA VAGOANE CALATORI SA și DURMAZLAR MAKINE SAN VE TIC A.S.



Reamintim că Primăria Municipiului București a publicat în SICAP, pe data de 11 decembrie 2018, anunțul pentru achiziția celor 100 de tramvaie, valoarea estimată a contractului fiind de 845,68 milioane lei (180 de milioane de euro). Este vorba despre achiziționarea a 100 de tramvaie și echipamente necesare îmbunătățirii transportului public de călători pe traseele 1, 10, 21, 25, 32, 40, 41 și 55. Cele 100 de tramvaie noi vor avea podeaua complet coborâtă pe toată lungimea vehiculului, din gama de 36 m, cu minim 5 uși duble, dotate cu echipament de climatizare destinat asigurării atât a aerului condiționat, cât și a încălzirii salonului pasageri. Sistemul va oferi posibilitatea reglării, atât a temperaturii, cât și a debitului de aer.

Bocșa se modernizează cu bani europeni: autobuze electrice, stații de transport și trotuare refăcute, piste de biciclete și autobaza reabilitată

Agenția pentru Dezvoltare Regională (ADR) Vest și Primăria Orașului Bocșa au semnat în ultima săptămână din iulie 2019, contractul de finanțare pentru proiectul „Modernizare pistă de biciclete și infrastructură pietonală. Modernizare autobază și stații de autobuze pentru transportul de călători”. Este o investiție în valoare totală de aproape 4,9 milioane de euro, din care 4,3 milioane de euro reprezintă finanțare nerambursabilă, asigurată prin Regio – Programul Operațional Regional (Regio-POR) 2014-2020.

Vor fi achiziționate patru autobuze electrice pentru orașul Bocșa, va fi reabilitată autobaza din localitate, vor fi amenajate/ modernizate 24 de stații de autobuz, se vor crea 7,9 kilometri de piste pentru biciclete și vor fi refăcute trotuarele – zona pietonală cuprinsă în proiect (7,9 km). Traseul pe care se vor realiza pistele de biciclete și se va moderniza infrastructura pietonală este: Str. 1 Decembrie 1918 – Str. Daciei – Str. Funicular – Str. Iosif Renoiu – Str. Mihail Gășpar – Str. Republicii – Str. Tudor Vladimirescu.

Este prevăzută achiziționarea unor autobuze electrice cu o capacitate de 70-100 de locuri fiecare (25-30 locuri pe scaune) și implementarea unui sistem de e-ticketing care să aibă dispeceratul în autobază și patru terminale în autobuze. Autobaza care va fi modernizată, de pe strada Dognecei, are o suprafață totală de 6.340 de metri pătrați.

Semnatarii contractului de finanțare au fost domnul Gabriel Eugen Cismăneanu, primarul orașului Bocșa, și domnul Sorin MAXIM, directorul general al Agenției pentru Dezvoltare Regională Vest – Organism Intermediar pentru POR 2014-2020 în Regiunea Vest. Valoarea totală a investiției este de 23.279.712,22 lei, valoarea finanțării nerambursabile fiind de 20.744.327,03 lei. Perioada de implementare este de 18 luni. Proiectul beneficiază de finanțare în cadrul Axei prioritare 3 – Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon, Prioritatea de investiții 4e, Obiectivul Specific 3.2. – Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă.

Municipiul Bârlad primește fonduri europene pentru autobuze electrice

Pe 6 august s-a semnat, la Piatra Neamț, contractul de finanțare Regio în valoare nerambursabilă de 3,9 milioane EUR pentru dezvoltarea sistemului public de transport în comun al Municipiului Bârlad, prin achiziția de autobuze electrice în scopul reducerii emisiilor de carbon.

În completare, proiectul presupune și dezvoltarea sistemului de management inteligent al traficului prin achiziționarea a 10 sisteme de monitorizare prin GPS, pentru localizarea autobuzelor în trafic, precum și instalarea a 10 ecrane digitale de informare în timp real a pasagerilor, privind următoarele stații, amplasate în mijloacele de transport în comun.

Primăria Iași a semnat contractul pentru modernizarea a 5,7 km de linie de tramvai pe două tronsoane

Peste 5,7 kilometri de linii de tramvai vor fi modernizați în următorii trei ani pe raza municipiului Iași, grație unui nou contract de finanțare europeană, prin Programul Operațional Regional – Axa 4.1, semnat marți, 30 iulie, de către primarul Mihai Chirica și Nicolaie Burghilea, director economic al Agenției pentru Dezvoltare Regională Nord – Est. Proiectul „Reabilitarea infrastructurii de tramvai în Municipiul Iași” are o durată de implementare de 36 de luni, cu o valoare totală de 114.359.729,95 lei cu TVA (circa 24,177 milioane euro).

Evenimentul de la Palatul Roznovanu succede semnării în data de 14 iunie 2019 a contractului de finanțare aferent unui alt mare proiect de mobilitate urbană, respectiv „Reabilitarea infrastructurii de tramvai în Municipiul Iași – Reorganizarea circulației pe bulevardul Tudor Vladimirescu”, acesta având o valoare de 114,197,308.33 lei (circa 24,143 milioane euro).

În cadrul proiectului „Reabilitarea infrastructurii de tramvai în Municipiul Iași” vor fi modernizați 5.720 de metri liniari de cale simplă de rulare, de-a lungul cărora vor fi amenajate 7 stații de tramvai și o stație intermodală cu o suprafață de 120 de metri pătrați.

Conform planului, vor fi refăcute trotuarele pe o suprafață de 5.184 metri pătrați, spațiile verzi pe o arie de 6.079 metri pătrați, urmând a fi realizată și reabilitarea carosabilului pe o distanță de 325 de metri, dar și construirea de piste pentru bicicliști pe o lungime de 914 metri. De asemenea, proiectul prevede și achiziționarea a cinci tramvaie noi.



Lucrările de infrastructură vor fi executate de către firmele Conest SA Iași și Mari Vila Com SRL București, în cadrul unui contract de circa 44 de milioane de lei.

STB SA investește 6 milioane de euro în proiectul de design și construcția unei noi generații de tramvai Bucur LF

STB SA a lansat licitația pentru „AMENAJARE INTERIOARA SI EXTERIOARA TRAMVAIE BUCUR LF-CA (Amenajare interioara si exteriora tramvai Bucur LF – CA, si Servicii de proiectare specializata :proiectare design; matrite, SDV PAFS; proiectare de executie; SDV parbrize; asistenta montaj prototip) conform caietului de sarcini. Contractul se va executa in doua etape aferente anilor 2019 si 2020”, contract în valoare de 6,6 milioane de euro și o durată de derulare de 24 de luni. Ofertele pot fi depuse până la data de 09.09.2019, urmând ca atribuirea să aibă loc până la data de 09.12.2019. STB SA deține în prezent 16 tramvaie Bucur LF, proiectate și construite exclusiv în cadrul fostei RATB, pentru care se dorește schimbarea designului și modernizarea/simplificarea procesului de construcție și a rezultatului final.

Astfel, STB SA angajează o companie specializată care să realizeze noul design interior și exterior al tramvaiului Bucur LF CA, care apoi să fie predat către STB SA cu drept exclusiv, înregistrat la OSIM, livrând inclusiv matritele și proiectele tehnice ale componentelor. Prototipul noului tramvai va fi de asemenea construit, asamblat și testat împreună cu prestatorul. Noua construcție va fi realizată modular, cu detalii bine definite și ușor de înlocuit și obținut în caz de avarii, în timp ce toate materialele vor fi rezistente la coroziune și dedicate acestui tip de vehicul feroviar. Mai mult, noile tramvaie vor fi dotate la exterior cu rame pentru reclame, asemeni celor montate pe autobuzele Otokar. Vor fi asigurate semnalizatoare luminoase și reflectorizante, spații pentru bagaje și persoane cu dizabilități, bare din inox sau vopsite și materiale interioare anti-vandalism. Capacitatea va fi de minim 220 călători, din care 40 pe scaune. Toate materialele și subansamblele vor fi garantate minim 8 ani fără intervenții. Farurile și sistemele de iluminat vor fi cu LED și pentru toate serviciile auxiliare vor fi utilizate sisteme economice. Tramvaiele vor fi dotate din construcție cu aer condiționat atât în salon cât și în cabina manipulantului.



Asociația Metrou Ușor – Depoul Victoria este locația perfectă pentru muzeul transportului bucureștean

În contextul în care CGMB a aprobat trecerea depoului Victoria din București în proprietatea STB SA, pentru a putea fi valorificat în alte scopuri în afară de a mai fi depou de tramvaie, urmând ca activitatea acestuia să fie relocată în depoul Titan, Asociația Metrou Ușor propune transformarea unei părți din locație în muzeul transportului bucureștean. Redăm părți din comunicatul de presă al asociației.

Zilele acestea s-a adjudecat soarta celui mai vechi depou de tramvaie din București, cu o istorie de peste 130 de ani, miza terenului pe care se situează depoul Victoria fiind foarte mare. Dacă în marile orașe europene astfel de capsule ale timpului sunt valorificate și transformate în veritabile muzee ale transportului în comun, la București această opțiune nici măcar nu este amintită. Este cunoscut faptul că STB a derulat în ultimele luni contracte de casare a sute de vehicule din parcul rece, autobuze și troleibuze cu o valoare istorică inestimabilă ce în loc să fie abandonate sub cerul liber spre a fi casate ar fi putut fi restaurate și expuse într-un muzeu al transportului.



Un exemplu de viziune pe termen lung ne oferă capitala Austriei, Viena, unde autoritățile au transformat depoul central Erdberg (construit în 1901 lângă canalul Dunării) într-un superb muzeu al transportului în comun care din anul 2014 adăpostește o colecție de tramvaie, autobuze și metroui, purtând turiștii în timp, din vremurile tramvaielor trase de cai și până la deschiderea metroului vienez din 1978. Astăzi, muzeul găzduiește una dintre cele mai mari colecții de vehicule de acest fel din lume. Alte exemple de asemenea muzee ar mai fi la Londra, Bruxelles, Liège, Varșovia, Praga, Paris, dar și la Timișoara! În orașul de pe Bega se află, într-o hală din fostul depou central Take Ionescu, Muzeul Corneliu Mikloși. Acesta găzduiește un număr impresionant de tramvaie istorice în stare de funcționare, dar și de troleibuze păstrate în vederea restaurării. În fiecare duminică, tramvaiul istoric TramTMTur iese pe traseu, spre delectarea turiștilor și copiilor.

În contrast, muzeul din București se află într-o cameră din incinta complexului sportiv STB de la marginea orașului, găzduind doar câteva fotografii, documente și diverse obiecte donate muzeului. Toate tramvaiele de epocă ce au fost restaurate până în prezent nici măcar nu sunt expuse publicului în cadrul acelei locații, ci se află ascunse în depoul Dudești (fără o valoare istorică), inaccesibile. Doar trei dintre ele sunt prezentate o dată pe an la parada tramvaielor de epocă (unde intrarea este gratuită), ceea ce face ca sumele investite în aceste vehicule să nu fie valorificate pe deplin.

Așadar, Asociația „Metrou Ușor” propune ca o parte a depoului Victoria să fie transformată într-un muzeu al transportului în care să fie expuse vehiculele deja restaurate și cele ce mai pot fi salvate de la casare, precum tramvaie Tatra, Rathgeber și EP/V3A ce încă se află prin depouri drept vehicule utilitare. Spațiul de pe Strada Mexic este suficient pentru un astfel de muzeu, clădirile monument istoric pot fi restaurate și extinse cu finanțare europeană (precum a procedat Cracovia) pentru gararea tuturor exponatelor, iar locația centrală cu acces facil la mijloacele de transport public face ca acest obiectiv să fie extrem de atractiv și accesibil pentru public.

Multiple elemente din infrastructura actuală a depoului pot fi păstrate în cadrul unui proiect de transformare în complex muzeal. Din actualul depou se pot păstra halele construite la sfârșitul secolului XIX, bucla de întoarcere din jurul hălelor (atât pentru folosirea în cadrul muzeului, cât și în cazuri excepționale, cum ar fi blocări, devieri de trasee sau alte evenimente de trafic), dar și câteva linii de garare unde să poată fi remizate tramvaie de rezervă pentru deservirea rapidă a inelului central de tramvai la orele de vârf. În caz contrar, accesul/retragerea tramvaielor de la depoul Titan ar însuma 12 kilometri, fiind nu doar ineficient din punct de vedere economic și al consumului de energie electrică, dar contribuind la o uzură accentuată a tramvaielor și a infrastructurii.

De asemenea, tramvaiele de epocă funcționale (precum tramvaiul ITB V56, tramvaiul Electroputere Craiova sau tramvaiul-cofetărie Rathgeber) pot fi utilizate în weekend și cu ocazia evenimentelor speciale pentru a aduce venituri suplimentare societății, bani ce ar putea fi folosiți în scopul întreținerii și restaurării vehiculelor de epocă.

În concluzie, Asociația „Metrou Ușor” îndeamnă Primăria București și Societatea de Transport București la precauție în ceea ce privește viitorul depoului Victoria, o decizie neînțeleaptă și pripită putând avea urmări grave pentru dezvoltarea durabilă a orașului, pentru patrimoniul istoric și implicit pentru turism. Asociația le recomandă autorităților să găsească o modalitate de a pune în valoare atât spațiul depoului istoric cât și vehiculele muzeale utilizând fonduri europene, luând ca exemple Timișoara, Iași, Cracovia, sau orice altă capitală europeană. Dat fiind potențialul enorm al depoului Victoria, muzeul transportului în comun bucureștean reprezintă una dintre cele mai bune variante pentru utilizarea spațiului în scop turistic, cultural și de agrement.

Odorheiu Secuiesc va avea 8 autobuze electrice

Pe lângă investițiile în reabilitarea de școli și blocuri, în modernizarea unui centru de vârstnici și revitalizarea Cetății precum și a Observatorului astronomic din oraș, municipalitatea din Odorheiu Secuiesc obține fonduri REGIO pentru proiectul de modernizare a infrastructurii rutiere și de eficientizare a transportului public de călători. Este vorba de o finanțare de peste 5,6 milioane euro din fonduri nerambursabile POR 2014-2020 pentru acest oraș, prin care se vor achiziționa opt autobuze electrice, se vor moderniza peste doi kilometri de străzi urbane și se va realiza un sistem de management al transportului public de călători, în cadrul cererii de finanțare cu titlul "Reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere din Municipiul Odorheiu Secuiesc în vederea diminuării traficului rutier și reducerea emisiilor de carbon- Strada II Rakoczi Ferenc". Resursele financiare sunt alocate prin Axa Prioritară 3, pentru sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon, din cadrul programului REGIO 2014-2020.

ERA a devenit autoritatea europeană pentru traficul feroviar transfrontalier în Europa

Din iunie 2019, Agenția UE pentru Căile Ferate (ERA) intră într-o nouă eră a proceselor de autorizare și certificare unice și simplificate în Europa. Agenția pentru Căile Ferate a Uniunii Europene își asumă responsabilitatea pentru autorizarea vehiculului, certificarea de siguranță și omologarea ERTMS.

Utilizând o nouă eră a proceselor simplificate pentru piața feroviară europeană, companiile care operează peste granițele UE se pot baza acum pe un singur proces integrat pentru obținerea autorizațiilor vehiculelor, certificate unice de siguranță sau pentru a solicita aprobarea ERTMS. Începând cu 16 iunie 2019, trebuie să contacteze Agenția pentru Căile Ferate a Uniunii Europene din Valenciennes și să depună o singură cerere prin intermediul instrumentului IT One-Stop Shop (OSS). La primirea unei cereri, ERA atribuie un manager de proiect care este contactul personal pentru solicitant și care îl recomandă pe tot parcursul procesului. Echipele de experți multilingve dedicate evaluează fiecare cerere.

Aceasta este o schimbare substanțială pentru sistemul feroviar european. Bulgaria, Finlanda, Franța, Grecia, Italia, Olanda, România și Slovenia au adoptat noul regim în iunie 2019, în timp ce alte țări au ales să transpună noua legislație până în iunie 2020. Elveția va adopta noul regim de la un caz la altul. baza cazurilor din iunie 2019.

Facilitarea mobilității pentru persoanele în vârstă este scopul unui nou proiect urban

Institutul Politehnic din Castelo Branco (Portugalia) și Universitatea din Navarra (Spania), în colaborare cu spitalul San Juan de Dios din Pamplona (Spania), Universitatea degli Studi di Palermo (Italia) și Institutul Politehnic din Guarda (Portugalia), au lansat un proiect de cercetare privind mobilitatea și accesibilitatea persoanelor în vârstă din orașe.

Este susținut de Programul INTERREG V-A Spania-Portugalia (POCTEP) și cu Centrul Internațional de Îmbătrânire (CENIE) și Fundația CSIC, proiectul Move_Aged urmărește să analizeze mobilitatea persoanelor în vârstă în spațiile publice din orașele spaniole și portugheze. „În aceste țări, îmbătrânirea populației s-a accelerat foarte mult în ultimele decenii și, pe măsură ce numărul acestor persoane crește, problemele de mobilitate în spațiile urbane se înmulțesc”, spune Juan José Pons, profesor de Geografie la Facultatea de Arte și Filozofie al Universității din Navarra și coordonator al proiectului.

În plus, profesorul explică faptul că îmbătrânirea este asociată cu o creștere a problemelor de mobilitate: ieșirea devine o provocare pentru persoanele în vârstă și dificultățile sunt agravate în orașele în care mobilitatea este complicată de caracteristicile geografice, precum topografia locală. De fapt, în multe orașe spaniole și portugheze, centrele istorice și cele mai vechi cartiere au pante semnificative care le taie din alte zone ale orașului. Facilitățile și infrastructura, precum ascensoarele, scările rulante sau rampele, amplasate în aer liber pentru uz public, reprezintă o soluție potențială, spune profesorul Pons.

Pentru a promova această schimbare, proiectul va analiza mai mult de 100 de orașe din ambele țări și, în special, din cartiere în care trăiesc un număr mare de persoane în vârstă, investigând ce soluții pot fi implementate pentru a depăși aceste probleme. Studiul se va desfășura până în decembrie 2019 și va include diverse evenimente științifice, în care progresele realizate vor fi împărtășite.

