ANEXA ... nr. 98/2018

Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice
(A M R S P)

STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI

CONFORM CU ORIGINALUL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ
ROMÂNIA

ROMÂNIA
MUNICIPIUL BUCUREȘTI
CONSILIUL GENERAL

BUCUREȘTI

[2017]

STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI
-AMRSP 2017-

Acest studiu a fost elaborat de un colectiv de experți, constituit în ***Grupul de Lucru AMRSP,*** format din:

- Prof. univ. dr. Ioan RADU – Coordonator
- Conf. univ. dr. Cleopatra ȘENDROIU
- Dr. Speranța STOMFF
- Lector univ. dr. Sorin BURLACU
- Dr. Tudor STOMFF
- Ing. expert Iulia RUGINĂ
- Ec. drd. Mihai DEMETER

Lucrarea este proprietatea intelectuală a AMRSP.

CONFORM CU ORIGINALUL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI • ROMÂNIA • DIREŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ

Precizări

Conform legislației (O.G. nr. 43/1997, actualizată, privind regimul juridic al drumurilor), administrarea drumurilor situate în intravilanul municipiului București este în responsabilitatea CGMB. În această accepțiune, administratorul drumurilor din municipiul București este CGMB.

La rândul său, Codul Rutier, aprobat prin OUG nr. 195/2002, precizează: "Mijloacele de semnalizare rutieră, precum și alte dispozitive speciale de acest fel, se asigură, se instalează și se întrețin de către administratorul fiecărui drum", adică de CGMB.

Acesta poate delega (conform OG nr. 71/2002) una sau mai multe activități din cadrul serviciului de administrare a drumurilor către unul sau mai mulți operatori.

Astfel, în opinia autorilor studiului, desfășurarea acestor activități poate fi partajată, prin delegare, între acești operatori, cu condiția ca o anumită activitate să se regăsească doar la un singur operator.

Prezentul studiu se justifică în situația în care operatorul care va presta serviciului de management al traficului în municipiul București va funcționa în condiții de profitabilitate prin exercitarea unui management performant fără să beneficieze de compensații din partea Primăriei municipiului București pentru realizarea acestui serviciu, asigurând totodată o sursă financiară suplimentară de alimentare a bugetului local.

ROMÂNIA MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

AMRSP

STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI
-AMRSP 2017-

Realizarea profitului va trebui să se facă în condițiile unei fundamentări corecte a tarifelor pentru serviciile și lucrările prestate, bazate pe costuri dimensionate economic și pe o marjă de profit cuprinsă între 3% și 5% din costuri.

Condițiile de realizare a profitului trebuie să fie reflectate prin criteriile de performanță globală (economice, sociale și de mediu) stabilite de AGA și prin indicatorii de performanță care vor fi asumați de Consiliul de Administrație al companiei și de echipa managerială, prin contractul de mandat al directorului general.

ABREVIERI

AMRSP	Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice
BTMS	Bucharest Trafic Management System (Sistemul de Management al Traficului din București)
CGMB	Consiliul General al Municipiului București
CS	Caiet de sarcini
DA	Documentație de atribuire
UAT	Unitate Administrativ Teritorială
UE	Uniunea Europeană
HCGMB	Hotărâre a Consiliului General al Municipiului București
HG	Hotărâre de Guvern
OG	Ordonanță a Guvernului
OUG	Ordonanță de Urgență a Guvernului
PMB	Primăria Municipiului București
PMUD	Planului de Mobilitate Urbană Durabilă
SIEG	Serviciu de Interes Economic General
SIMTB	Sistemul Integrat de Management al Traficului București

STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI
-AMRSP 2017-

UAT	Unitate Administrativ Teritorială

CUPRINS

1. INTRODUCERE 5
2. STAREA ACTUALĂ A SERVICIULUI 6
   2.1. ARIA DE DESFĂȘURARE A SERVICIULUI 6
   2.2. MODALITATEA ACTUALĂ DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI 10
   2.3. ACTIVITĂȚILE PRESTATE ÎN CADRUL SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI 15
3. CADRUL LEGISLATIV APLICABIL SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI 19
4. MOTIVE DE ORDIN ECONOMIC, SOCIAL ȘI DE MEDIU CARE JUSTIFICĂ REALIZAREA SERVICIULUI 26
   4.1. MOTIVE DE ORDIN ECONOMIC PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI 26
   4.2. MOTIVE DE ORDIN SOCIAL PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI 28
   4.3. MOTIVE DE MEDIU PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI 30
5. PROCEDURA DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI 36
6. REDEVENȚA 47
7. DURATA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI 47
8. TERMENELE PENTRU REALIZAREA PROCEDURII DE ÎNCHEIERE A CONTRACTULUI 48
9. RISCURI 48
10. CONCLUZII 54
11. Anexa 1 56

CONFORM CU ORIGINALUL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ

ROMÂNIA MUNICIPIUL BUCUREȘTI CONSILIUL GENERAL

Autoritatea Metropolitană pentru Serviciile Publice de Transport Urban AMRSP

STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREŞTI
-AMRSP 2017-

1. INTRODUCERE

Prezentul studiu de oportunitate este realizat în conformitate cu HCGMB nr. 188/18.05.2017 în vederea alegerii variantei optime de gestiune pentru serviciul public de management al traficului în municipiul Bucureşti, conform grupei de activităţi ce vizează „organizarea şi optimizarea circulaţiei rutiere şi pietonale" (art. 3, alin 1, lit. f din OG 71/2002). Astfel, în concordanţă cu art. 5. din OG 71/2002 principalele activităţile care vor fi prestate în cadrul serviciului de management al traficului în municipiul Bucureşti sunt următoarele:

- *elaborarea studiilor de trafic*, împreună cu organele specializate ale Ministerului de Interne şi în concordanţă cu planurile de urbanism şi programele de dezvoltare economico-socială de perspectivă a localităţilor;
- *organizarea circulaţiei rutiere în localităţi* şi *optimizarea traseelor* în funcţie de fluxurile de vehicule şi pietoni, prin lucrări şi amenajări rutiere, instalaţii de dirijare şi semnalizare, amplasarea şi montarea indicatoarelor rutiere, a marcajelor şi a altor instalaţii de avertizare;
- *realizarea şi întreţinerea* în perfectă stare de funcţionare a *instalaţiilor de dirijare a circulaţiei, a semafoarelor, a indicatoarelor rutiere şi a marcajelor*;
- *perfecţionarea şi modernizarea mijloacelor de semnalizare şi avertizare rutieră* şi de dirijare a circulaţiei.

Modalitatea de gestiune a activităţilor din cadrul serviciului de management al traficului, în conformitate cu OG nr. 71/2002 privind organizarea şi funcţionarea serviciilor publice de administrare a domeniului public şi privat de interes local va fi stabilită pe baza analizei situaţiei actuale a elementelor de infrastructură ce vor fi gestionate în cadrul serviciului de management al traficului şi a modului de administrare şi exploatare a acestora în prezent, cât şi pe baza legislaţiei aplicabile în domeniu.

Prezentul studiu se referă exclusiv la străzile şi intersecţiile din domeniul public şi privat care cad sub incidenţa Primăriei Generale din municipiul Bucureşti şi care sunt gestionate de Administraţia Străzilor.

Studiul de oportunitate, regulamentul de organizare şi funcţionare a serviciului şi caietul de sarcini aferent se aprobă prin HCGMB şi vor sta la baza alegerii soluţiei optime pentru gestiunea activităţilor din cadrul serviciului de management al traficului din municipiul Bucureşti.

2. STAREA ACTUALĂ A SERVICIULUI

2.1. ARIA DE DESFĂŞURARE A SERVICIULUI

Structura Municipiului Bucureşti, în funcţie de suprafaţă şi locuitori, este următoarea:

Sector 1	70,7 km^2	206.329 locuitori
Sector 2	30,7 km^2	352.386 locuitori
Sector 3	34,6 km^2	405.113 locuitori
Sector 4	32,3 km^2	299.044 locuitori
Sector 5	29,9 km^2	288.338 locuitori
Sector 6	40,2 km^2	361.305 locuitori

Sectoarele sunt unităţi administrative mai mari chiar decât oraşele de rang 2 din România, ceea ce implică probleme majore în administrarea lor.

Municipiul Bucureşti este principalul nod feroviar, de aici plecând nouă magistrale feroviare şi o cale ferată de centură de 74 km. Din dreptul Bisericii Sf. Gheorghe, în apropiere de Piaţa Unirii, începe măsurarea distanţelor pe principalele drumuri naţionale cu trafic internaţional şi pe autostrăzi. În Municipiul Bucureşti se află mai multe autogări pentru transportul de călători.

Municipiul Bucureşti, cel mai populat oraş din România şi cel mai important centru industrial, comercial, universitar, cultural, constituie o atracţie pentru un puternic flux migrator dinspre

localităţile României. Populaţia de 1.883.425 de locuitori în 2011, face ca Bucureştiul să fie al zecelea oraş ca populaţie din Uniunea Europeană.

Prin funcţiile sale complexe politico-administrative, financiare, comerciale, industriale, culturale, turistice, Municipiul Bucureşti constituie un pol de convergenţă majoră în cadrul sistemului urban naţional. Municipiul Bucureşti este de circa 6 ori mai mare comparativ cu următorul municipiu ca număr de locuitori şi dezvoltare economică şi socială, municipiul Cluj-Napoca,

Una din marile probleme ale municipiului Bucureşti, asemeni marilor capitale europene, este traficul din ce în ce mai congestionat ca urmare a evoluţiei puternice a numărului de maşini.

După anul 1990, numărul vehiculelor din Bucureşti a fost într-o continuă creştere, modalitatea de gestiune a traficului devenind o adevărată provocare pentru administraţia locală, în condiţiile în care, majoritatea oraşelor istorice, precum Bucureştiul, au fost dimensionate pentru transporturi de mici dimensiuni, precum căruţele, specifice vremurilor în care acestea au fost construite.

O evidenţă a evoluţiei parcului auto în România şi în Bucureşti este realizată de Direcţia Regim Permise de Conducere şi Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Afacerilor Interne şi este prezentată în tabelul 1.

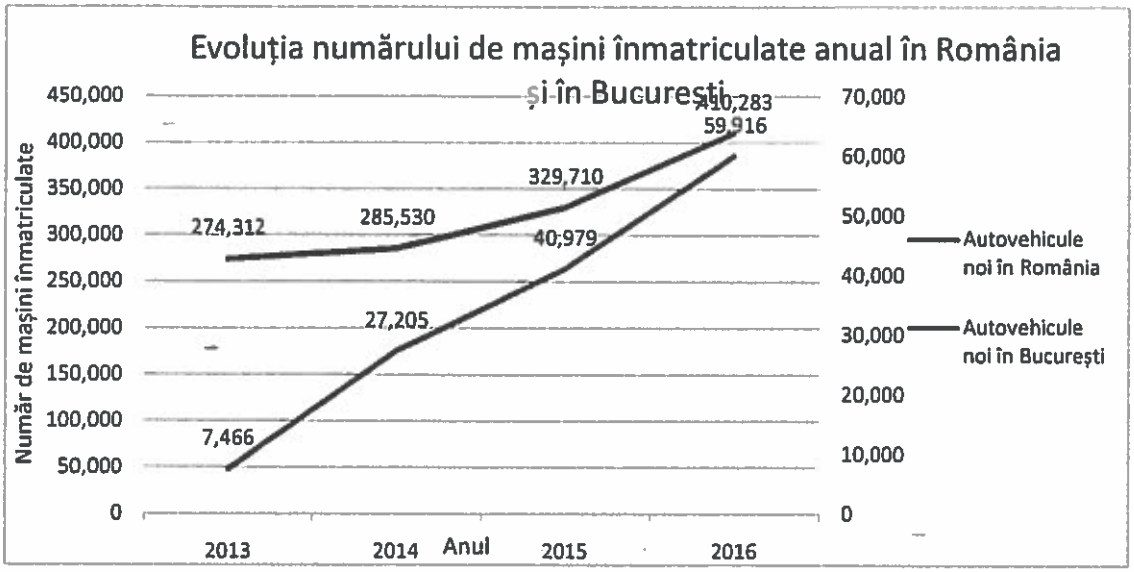
Tabel 1 Evoluţia numărului de autovehicule din Bucureşti şi din România.

	2012	2013	2014	2015	2016
Parcul auto Bucureşti	1.118.125	1,125.591	1.152.796	1.193.775	1.253.691
Autovehicule noi în Bucureşti	-	7.466	27.205	40.979	59.916
Parcul auto România	5.710.773	5.985.085	6.270.615	6.600.325	7.010.608
Autovehicule noi în România	-	274.312	285.530	329.710	410.283

Sursă: Prelucrare date statistice preluate de la DRPCIV

După cum se poate observa în tabelul 1, pe tot orizontul de timp analizat numărul de autovehicule a crescut în mod continuu, având ca efect direct creşterea gradului de congestionare a traficului în municipiul Bucureşti. Totodată, în figura 1, se poate observa că

evoluția numărului de autovehicule în municipiul București este mai accentuată decât la nivel național, impunându-se astfel o atenție deosebită din partea municipalității asupra implicațiilor acestei evoluții.



Figură 1 Evoluția numărului de mașini înmatriculate anual în România și în București

Sursă: Prelucrare date statistice preluate de la DRPCIV

Conform statisticilor elaborate de DRPCIV[1], parcul auto național din România s-a majorat în anul 2016 cu 6,21% față de anul anterior, depășind astăzi 7 milioane de mașini la nivel național, 1,25 de milioane fiind înmatriculate în București. La acest număr se adaugă și autovehiculele care sunt înmatriculate în Ilfov dar care tranzitează zilnic municipiul București.

Evoluția puternică din ultimul an a numărului de mașini second – hand înmatriculate în România este explicată și de eliminarea taxei de mediu, conform legii nr.1/2017 care abrogă OUG 9/2013. Eliminarea taxei a permis ca autovehiculele aduse din străinătate și care nu au plătit timbrul de mediu să poată fi înmatriculate fără taxe suplimentare, indiferent de motorizare sau vechime a autovehiculului, ducând astfel la o creștere rapidă a numărului de autovehicule și implicit la creșterea gradului de congestie a traficului.

[1] Statistici elaborate de DRPCIV, accesibile pe site-ul: http://www.drpciv.ro/info-portal/displayStatistics.do

Congestia reprezintă una din principalele probleme ale marilor orașe, în special în Europa, unde principalele zone ale orașelor au fost proiectate și construite la momentul în care automobilele nu făceau parte din viața de zi cu zi a cetățenilor. Bucureștiul este un astfel de oraș, infrastructura acestuia nefiind concepută să suporte un număr atât de ridicat de mașini de aproximativ 1,25 de milioane. Conform unui studiu realizat de firma producătoare de GPS-uri Tom-Tom[2], la nivelul anului 2014 Bucureștiul este orașul cu cele mai mari probleme din punct de vedere a congestiei traficului din Europa și pe locul 8 în lume. În cadrul studiului a fost analizat indicele de congestie, care reprezintă procentajul timpului suplimentar de călătorie necesar efectuării unei călătorii, în comparație cu timpul necesar efectuării aceleiași călătorii în afara orelor de vârf. Astfel, conform studiului, la nivelul municipiului București, a rezultat un nivel de congestie de 41% după cum se poate observa și în figura de mai jos.

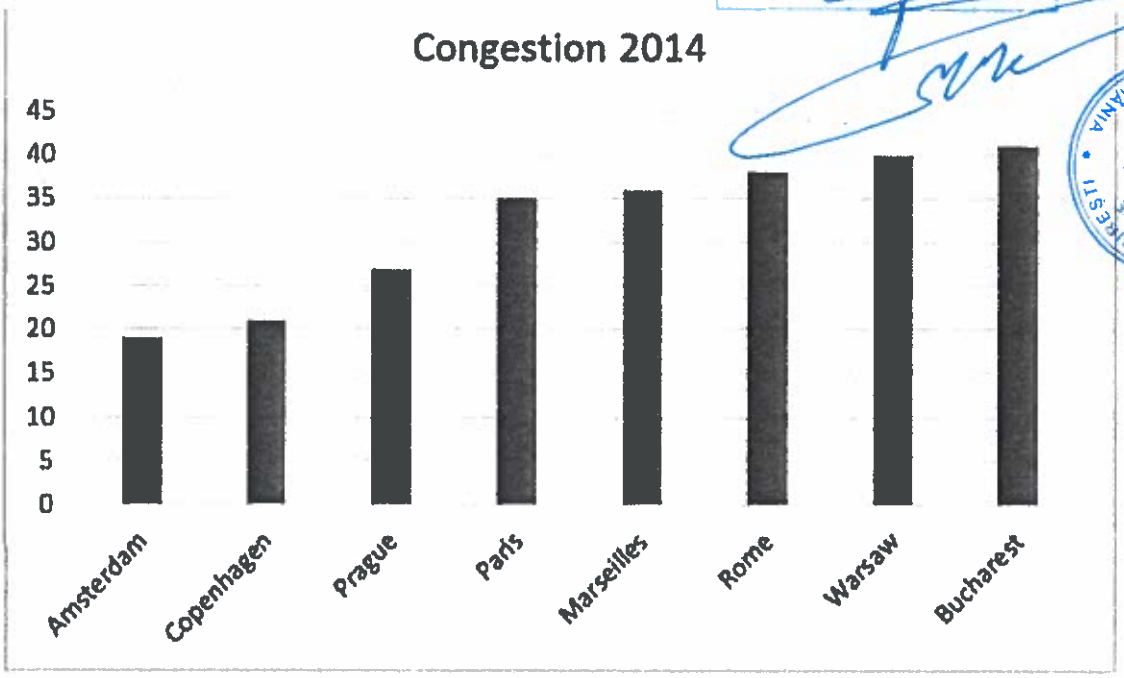


Figura 2 Gradul de congestie al marilor orașe din Europa (2014)

Sursă: Preluat din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016 -2030 pentru regiunea București - Ilfov

[2] Studiu analizat și în cadrul Planului de mobilitate Urbană 2016 -2030 pentru stabilirea gradului de congestie.

Analizând rapoartele elaborate de cei de la Tom-Tom pentru anul 2017 observăm că încercările făcute la nivelul municipiului Bucureşti de a decongestiona traficul nu au avut efectul scontat în condiţiile în care, dacă la nivelul anului 2014 Bucureştiul se situa pe locul 8 în lume ca grad de congestie (indice de congestie 41%), la nivelul anului 2017 acesta a urcat pe locul 5 cu un indice de congestie de 50%.

Luând în considerare atât nivelul ridicat al congestiei în municipiul Bucureşti, cât şi creşterea reprezentativă a gradului de congestie în perioada 2014 -2017, se remarcă o necesitate clară de modificare a modului în care traficul în Bucureşti este gestionat de către autorităţile locale.

2.2. MODALITATEA ACTUALĂ DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI

În prezent, nu există un operator care prestează totalitatea activităţilor din cadrul serviciului de management al traficului, acestea fiind prestate, partajat, de mai multe entităţi, astfel:

1. **Primăria Municipiului Bucureşti** – gestionează centrul de control pentru semaforizarea inteligentă din cadrul serviciului.
2. **Administraţia străzilor** – instalează şi întreţine toate mijloacele de semnalizare şi marcajele rutiere de pe străzile din patrimoniul public al Primăriei Municipiului Bucureşti.

Centrul de control pentru managementul traficului - PMB

Sistemul de management al traficului în municipiul Bucureşti a fost realizat şi implementat de către firma UTI la nivelul anului 2009, făcând parte din programul multisectorial pentru Bucureşti, finanţat printr-un împrumut BERD şi a costat aproximativ 20 milioane de euro. În prima etapă sistemul a fost conceput pentru a gestiona un număr de 96 de intersecţii, ulterior fiind instalate şi conectate alte 81 de intersecţii. Datorită unei gestiuni nesatisfăcătoare a sistemului de management al traficului, datorat atât problemelor tehnice cât şi a incapacităţii de implementare a sistemului la adevărata sa capacitate ca urmare a unei lipse de personal cu o

pregătire adecvată, Primăria Municipiului Bucureşti decide rezilierea contractului cu firma UTI pentru gestiunea sistemului de management a traficului. Astfel, din anul 2017, după o investiţie de aproximativ 260 de mii de euro, centrul de control pentru managementului traficului funcţionează în cadrul PMB.

Centrul de control pentru managementul traficului, care se află în prezent în gestiunea PMB prin Direcţia de sistematizare a circulaţiei, reprezintă punctul unic de comandă al întregului sistem. Centrul de control este format din următoarele două sisteme principale:

- Sistemul de control al traficului urban (UTC).
- Sistemul de supraveghere video (CCTV).

Sistemul reprezintă o soluţie modernă de management integrat al traficului şi reuneşte mai multe componente dintre care: *Urban Trafic Control (UTC), Public Transportation Management (PTM), Closed Circuit Television (CCTV), Control Center Supervisory System cu Strategy Supervisor si Fault Management System.* Toate acestea integrate reprezintă un sistem complex care contribuie la fluidizarea traficului în Bucureşti.

Subsistemele funcţionează integrat şi sunt coordonate în cadrul Centrului de Control al Traficului. În cadrul Centrului se asigură un management centralizat al tuturor activităţilor de trafic prin intermediul imaginilor din teren, a informaţiilor furnizate de sistemele de control de trafic şi managementul transportului public şi a proceselor de analiză a datelor de trafic.

Sistemul de management al defecţiunilor - detectează defecţiunile din sistem în timp real şi stabileşte activităţile de întreţinere, astfel încât costurile să fie minime. Acest modul centralizează alarmele de defectare a componentelor hardware, software şi de comunicaţie şi alertează operatorii în momentul apariţiei acestora. O alarmă de defectare reprezintă depăşirea anumitor praguri normale de funcţionare pentru o componentă.

Sistemul de management al reţelei de comunicaţii - monitorizează, gestionează şi analizează infrastructura de comunicaţii. Este responsabil de buna funcţionare a tuturor elementelor conectate în reţeaua de comunicaţii fixă sau mobilă.

Sistemul de management al strategiilor de trafic – adună datele de trafic de la toate subsistemele şi stabileşte cele mai bune strategii de control pentru fluidizarea traficului. Această componentă reprezintă un excelent mijloc pentru simularea diverselor situaţii ce pot apărea în

trafic.

Sistemul de raportare şi analiză a datelor – asigură rapoartele operaţionale curente precum şi cele de analiza statistică în funcţie de diverşi parametri (intervale de timp, volume de trafic, etc.)

Subsistemul de distribuire a informaţiilor din trafic – asigură schimbul de date cu alte centre de trafic care respectă standardele internaţionale în domeniu.

Scopul sistemului BTMS.

Sistemul BTMS a fost conceput în scopul asigurării:

- Unui timp de deplasare între două puncte de trafic cu minim 15% mai redus.
- Fluidizării circulaţiei în zonele controlate de sistem, prin adaptabilitatea sistemului la trafic în mod dinamic.
- Înlocuirii echipamentelor de semaforizare vechi cu modele noi, moderne, cu o fiabilitate crescută, consum redus de energie şi rezistenţă mai mare la defecte.
- Asigurării unui aspect vizual unitar al intersecţiilor datorită modernizării întregii infrastructuri.
- Gestionării vehiculelor de transport în comun pentru a asigura un ritm prestabilit de sosire a acestora în staţii.
- Prioritizarea în intersecţii pentru vehiculele de transport public sau de intervenţie (Politie, Pompieri, Ambulanţă).
- Existenţei unui punct unic de control al întregului sistem.
- Obţinerii de informaţii şi imagini în timp real din intersecţiile monitorizate.
- Configurării semafoarelor pentru a lua în calcul lucrările la infrastructura rutieră.
- Semnalizării imediate a echipamentelor defecte din intersecţii la nivelul Centrului de Control.
- Elaborării strategiilor de trafic şi simularea aplicării lor.

Scopul aplicaţiei CCTV:

CONFORM CU ORIGINALUL

- Asigură funcționalități de vizualizare a vehiculelor în intersecții, în scopul identificării eventualelor probleme de trafic.
- Permite urmărirea automată a vehiculelor gestionate în cadrul sistemului de management al transportului public.
- Furnizează non-stop imagini în timp real din intersecțiile monitorizate.
- Permite operatorilor din Centrul de Control să ia decizii sau să transmită către alte instituții informații în timp real.
- Asigură repoziționarea camerelor video în cazul detectării unor disfuncționalități ale celorlalte echipamente din intersecții.

Conform informațiilor trimise de Administrația străzilor cu privire la intersecțiile din București care sunt incluse in sistemul de management a traficului, constatăm că doar 149 de intersecții funcționează în cadrul sistemului, dintr-un total de 451.

Intersecțiile semaforizate incluse în sistemul de management integrat al traficului se găsesc în anexa 1.

Numărul redus de intersecții conectate la sistemul de management al traficului, luând în considerare eforturile realizate de PMB în ultimii ani, atât prin schimbarea modalității de gestiune a centrului de control dar și prin prisma noilor investiții realizate, susține ideea integrării tuturor activităților legate de fluidizarea traficului în municipiul București în cadrul unei singure entități, cu unic scop, acela de management al traficului.

<u>Întreținerea mijloacelor de semnalizare și a marcajelor rutiere – Administrația străzilor</u>

La momentul actual în municipiul București serviciul de administrare al drumurilor principale este prestat de către Administrația Străzilor.

Conform Regulamentului de Organizare și funcționare al acesteia întreținerea mijloacelor de semnalizare și a marcajelor rutiere este asigurată de Direcția Tehnică prin secția de Întreținere Sisteme de Siguranța Circulației. Principalele activități ale acestei secții, conform ROF-ului sunt următoarele:

- Coordonează, verifică, îndrumă și răspunde, în limita competențelor, de buna organizare și funcționare a activităților de întreținere și reparații din subordine și anume:
  - activitatea de indicatoare rutiere;
  - activitatea de marcaje rutiere.
- Execută lucrări de montare, demontare și întreținere a indicatoarelor rutiere, balustrade pentru proptecție pietoni, stâlpișori ornamentali pentru blocarea accesului pe trotuar a autovehiculelor, limitatoare de viteză, conform programelor anuale, aprobate prin dispoziții ale conducătorului administrației sau a directorului tehnic.
- Execută lucrări de amenajare trotuare prin balustrade sau panouri de delimitare în cadrul mitingurilor autorizate sau vizitelor oficiale de stat, conform programelor aprobate;
- Execută lucrări de marcaje rutiere în deplină siguranță, privind circulația rutieră și a personalului muncitor executant, conform prescripțiilor tehnice, în concordanță cu programele aprobate.

În ceea ce privește întreținerea mijloacelor de semnalizare luminoase, acestea sunt intreținute prin direcția Sistematizarea Circulației, secția Întreținere Sisteme Luminoase de Semnalizare Rutieră care prestează următoarele activități principale:

- Coordonează, verifică, îndrumă și răspunde, în limita competențelor de buna organizare și funcționare a activităților de întreținere și reparații din subordine și anume:
  - activitatea de întreținere sisteme luminoase de semnalizare rutieră;
  - activitatea linii;
- Asigură funcționarea la parametrii tehnici corespunzători a sistemelor luminoase de semnalizarea rutieră în colaborare cu organele poliției rutiere, centrului de control al traficului și a serviciului de specialitate, prin monitorizarea permanentă a stării de funcționare a acestora.
- Colaborează și asigură asistență tehnică de specialitate firmelor contractante privind modernizarea sistemelor luminoase de semnalizare rutieră, conform strategiei și programelor aprobate de conducerea administrației.
- Execută lucrări curente de revizie și întreținere pentru menținerea în stare de funcționare a sistemelor luminoase de semnalizare rutieră și intervine operativ pentru remedierea deranjamentelor apărute, eliminarea efectelor unor avarii, accidente auto etc.

- Asigură permanenţa dispeceratului propriu care colaborează cu dispeceratul din cadrul administraţiei şi centrului de control trafic privind sesizările organelor de poliţie, cetăţenilor, referitoare la diferitele defecţiuni, disfuncţionalităţi, avarii, distrugeri de echipamente de semnalizare rutieră.

Atât activităţile de întreţinere a mijloacelor de semnalizare, a marcajelor rutiere, cât şi cele de întreţinere a mijloacelor de semnalizare luminoasă, vor fi prestate de operatorul căruia îi vor fi încredinţate activităţile specifice de management al traficului.

2.3. ACTIVITĂŢILE PRESTATE ÎN CADRUL SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREŞTI

Conform Regulamentului de Organizare şi Funcţionare a Serviciilor din cadrul Sistemului Integrat de Management al Traficului, elaborat de AMRSP, vor fi prestate o multitudine de activităţi incluse în grupa de activităţi „organizarea şi optimizarea circulaţiei rutiere şi pietonale", arta 3, alin 1, lit. f din OG 71/2002, după cum urmează:

- elaborarea studii de trafic pentru pregătirea planurilor de dezvoltare urbanistică, programelor şi proiectelor de dezvoltare economico-sociale de perspectivă a municipiului Bucureşti, utilizând modelul IT de transport elaborat în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) Bucureşti –Ilfov 2016-2030, studii care includ:
  - recensăminte de circulaţie;
  - prognoze de trafic rutier;
  - înregistrarea automată a traficului rutier;
  - monitorizarea traficului greu;
  - studii şi sinteze asupra traficului rutier;
  - sisteme de prelucrare a datelor de trafic;
  - baze de date în domeniul traficului rutier;
  - perfecţionarea aparaturii de înregistrare automată a traficului rutier;
  - impactul traficului asupra mediului înconjurator etc.

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMÂNIA • PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI • DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ

ROMÂNIA MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

AMRSP Autoritatea Metropolitană pentru Serviciile Publice

- organizează traficul rutier şi optimizează circulaţia rutieră şi pietonală în funcţie de fluxurile de vehicule şi pietoni, în vederea reducerii aglomeraţiilor şi eliminarea congestiilor, creşterea vitezei de deplasare şi reducerea timpilor de circulaţie;
- amplasează şi montează echipamente de măsurare şi gestionare a datelor privind traficul, dispozitive şi alte instalaţii specifice activităţii de fluidizare a traficului şi optimizare a circulaţiei;
- detectează şi remediază defecţiunile din sistem cu ajutorul echipamentelor şi instalaţiilor specifice sistemului de management al defecţiunilor şi ia măsuri de îmbunătăţire a activităţii de întreţinere, astfel încât costurile să fie minime;
- monitorizează şi evaluează infrastructura de comunicaţii prin sistemul de management al reţelei de comunicaţii;
- culege date de trafic de la toate subsistemele de monitorizare a traficului în vederea analizei şi stabilirii celei mai bune strategii de control pentru fluidizarea traficului prin sistemul de management al strategiilor de trafic. Această componentă reprezintă un mijloc pentru simularea diverselor situaţii ce pot apărea în trafic;
- elaborează rapoartele operaţionale curente precum şi cele de analiză statistică în funcţie de diverşi parametri (intervale de timp, volume de trafic etc.) prin sistemul de raportare şi analiză a datelor;
- realizează schimbul de date cu alte centre de trafic care respectă standardele internaţionale în domeniu;
- asigură gestionarea eficientă a vehiculelor de transport public prin subsistemul de management al transportului public şi va lucra cu sistemul de control al traficului urban pentru a oferi prioritate la semnalele de trafic. Arhitectura trebuie să fie modulară, distribuită şi să permită gestionarea simultană a legăturii cu diferite flote de transport public, eventual echipate cu diferite unităţi de bord şi conectate prin medii de comunicare diferite, acolo unde este posibil acest lucru;
- coordonează Centrul de Control Trafic care include subsistemul de supraveghere Video (CCTV) pentru evaluarea fluxului din trafic, în vederea decongestionării în zonele de conflict. Fluxurile video trebuie să înregistreze, prin echipamente adecvate şi aplicaţii, imagini pentru o perioadă determinată de timp. Sistemul de supraveghere video se constituie într-o unealtă foarte importantă în determinarea măsurilor ce trebuie aplicate în

CONFORM CU ORIGINALUL

teren, atât din punct de vedere al circulației rutiere, cât și din punct de vedere al securității persoanelor. Sistemul de televiziune cu circuit închis este bazat pe echipament digital de ultimă generație și asigură înregistrarea continuă a imaginilor de la toate camerele, la calitate maximă, pe o durată de 31 de zile;

- face propuneri în ceea ce privește tehnologia suport care asigură integrarea și interfața subsistemelor componente ale sistemului de fluidizare a traficului în cadrul Centrului de Control prin Sistemul de Supervizare și Coordonare Centrală (CCSS) ale centrului de fluidizare a traficului și care trebuie să cuprindă:
  - componentele centralizate ale fiecărui subsistem;
  - interfețele dintre subsisteme;
  - subsistemul de management al defectelor prin care se asigură gestiunea echipamentelor, planificarea intervențiilor asupra echipamentelor, gestiunea incidentelor și avariilor, rapoarte și statistici;
  - interfața grafică comună;
- execută modelări ale rețelei de transport utilizând modelele IT de transport;
- urmărește și face propuneri de implementare a sistemelor de gestiune a traficului care să promoveze diferite strategii pentru furnizarea în timp real de informații privind desfășurarea circulației din întreaga rețea de transport și care să favorizeze transportul intermodal;
- propune actualizarea modulelor de mobilitate în corelare cu strategiile locale de mobilitate urbană și de dezvoltare durabilă a orașului sau a metropolei, după caz;
- face periodic simulări de trafic și va genera scenarii care să descrie evoluția traficului folosind măsuri globale cum ar fi mărimea mișcării sau densitatea traficului în vederea creșterii capacității de circulație și implicit reducerii gradului de aglomerație și care să cuprindă;
  - geometria intersecției și a amenajărilor rutiere (insule de dirijare și separare a traficului, treceri de pietoni, parcări existente, piste de bicicliști);
  - numărul de autovehicule de pe fiecare bandă;
  - elemente specifice traficului pietonal;
  - frecvența mijloacelor de transport în comun;

- lungimea coloanelor de vehicule care ajung în intersecții și care așteaptă la semafor;
- timpi de așteptare corespunzător coloanelor de vehicule care așteaptă la semafor;

- achiziționează platforme cu aplicații de stocare a datelor privitoare la trafic, dispozitive și alte instalații specifice activității de fluidizare a traficului și optimizare a circulației;
- realizează și întreține în perfectă stare de funcționare platformele de aplicații utilizate în dirijarea traficului, semafoarele și indicatoarele electronice rutiere;
- administrează platforma tehnologică aferentă și aplicațiile sistemului prin intermediul unor interfețe de management;
- asigură comunicarea în cadrul sistemului cu echipamentele cu care sunt dotate autovehiculele (GPS, Baze și limitare de viteză);
- asigură dispecerizarea vehiculelor de transport public de călători în vederea respectării programului de transport.

Studiile pe care le va efectua operatorul vor trebui să identifice soluții de mărire a capacității de transport, de organizare a parcărilor, de protecție a mediului, de înființare de benzi unice dedicate și de găsire a drumului optim (prin modificarea dinamică a traseelor pentru transportul public local de călători), de conectare a tuturor intersecțiilor semaforizate la Sistemul Integrat de Management al Traficului București (SIMTB), precum și de actualizare a programelor de semnalizare de la SIMTB în funcție de dinamica parametrilor din trafic.

3. CADRUL LEGISLATIV APLICABIL SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI

Legislație primară

1.1. Lege nr. 31 din 16 noiembrie 1990 privind societățile, republicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 1066 din 17 noiembrie 2004 dându-se textelor o nouă numerotare, cu modificările și completările ulterioare, intrată în vigoare la 17 noiembrie 1990;

1.2. Lege nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 618 din 18 iulie 2006, cu modificările și completările ulterioare, intrată în vigoare la 01 ianuarie 2007;

1.3. Lege nr. 213 din 17 noiembrie 1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, cu modificările și completările ulterioare, republicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 123 din 10 iunie 2011, cu modificările și completările ulterioare, intrată în vigoare la 23 ianuarie 1999;

1.4. Ordonanța Guvernului nr. 71/2002 din 29 august 2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 648 din 31 august 2002, cu modificările și completările ulterioare, intrată în vigoare la 30 septembrie 2002

1.5. Lege nr. 215 din 23 aprilie 2001 a administrației publice locale, republicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 123 din 20 februarie 2007, cu modificările și completările ulterioare, dându-se textelor o nouă numerotare, intrată în vigoare la 23 mai 2001;

1.6. Hotărâre de Guvern nr. 246/2006 pentru aprobarea Strategiei naționale privind accelerarea dezvoltării serviciilor comunitare de utilități publice, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 295 din 03 aprilie 2006, cu modificările și completările ulterioare, intrată în vigoare la 03 aprilie 2006;

1.7. Ordonanța Guvernului nr. 71/2002 din 29 august 2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 648 din 31 august 2002, cu modificările și completările ulterioare, intrată în vigoare la 30 septembrie 2002;

22

1.8. Hotărâre de Guvern nr. 955/2004 pentru aprobarea reglementărilor-cadru de aplicare a Ordonanţei Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea şi funcţionarea serviciilor publice de administrare a domeniului public şi privat de interes local, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 660 din 22 iulie 2004, cu modificările şi completările ulterioare, intrată în vigoare la 22 iulie 2004;

1.9. Ordonanţa Guvernului nr. 21 din 30 ianuarie 2002 privind gospodărirea localităţilor urbane şi rurale, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 86 din 1 februarie 2002, cu modificările şi completările ulterioare, intrată în vigoare la 03 martie 2002;

1.10. Lege nr. 515 din 12 iulie 2002 pentru aprobarea Ordonanţei Guvernului nr. 21/2002 privind gospodărirea localităţilor urbane şi rurale, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 578 din 5 august 2002, intrată în vigoare la 05 august 2002;

1.11. Ordonanţă de Urgenţă a Guvernului nr. 109 din 30 noiembrie 2011 privind guvernanţa corporativă a întreprinderilor publice, publicată Monitorul Oficial partea I, nr. 883 din 14 decembrie 2011, intrată în vigoare la 14 decembrie 2011;

1.12. Hotărâre de Guvern nr. 722 din 28 septembrie 2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a unor prevederi din Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanţa corporativă a întreprinderilor publice, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 803 din 12 octombrie 2016, intrată în vigoare la 18 februarie 2016;

1.13. Lege nr. 99/2016 privind achiziţiile sectoriale, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 391 din 23 mai 2016, intrată în vigoare la 26 mai 2016;

1.14. Lege nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări şi concesiunile de servicii, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 392 din 23 mai 2016, intrată în vigoare la 26 mai 2016;

1.15. Hotărâre de Guvern nr. 867/2016 privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de concesiune de lucrări şi concesiune de servicii din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări şi concesiunile de servicii, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 985 din 7 decembrie 2016, intrată în vigoare la 07 decembrie 2016;

1.16. Lege nr. 101/2016 privind remediile şi căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziţie publică, a contractelor sectoriale şi a contractelor de concesiune de lucrări şi concesiune de servicii, precum şi pentru organizarea şi funcţionarea Consiliului National

CONFORM CU ORIGINALUL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ ROMÂNIA

de Soluționare a Contestațiilor, publicată în Monitorul Oficial al României partea I, nr. 392/2016;

1.17. Lege nr. 98/2016 privind achizițiile publice, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 390 din 23 mai 2016, intrată în vigoare la 26 mai 2016;

1.18. Hotărâre de Guvern nr. 395/2016 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice;

1.19. Lege nr. 228 din 4 iulie 2007 pentru aprobarea Ordonanței de urgenta a Guvernului nr. 30/2006 privind funcția de verificare a aspectelor procedurale aferente procesului de atribuire a contractelor de achiziție publică;

1.20. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 74 din 29 iunie 2005 privind înființarea Autorității Naționale pentru Reglementarea și Monitorizarea Achizițiilor Publice;

1.21. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 30/2006 privind funcția de verificare a aspectelor procedurale aferente procesului de atribuire a contractelor de achiziție publică;

1.22. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 19 din 7 martie 2009 privind unele măsuri în domeniul legislației referitoare la achizițiile publice;

1.23. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 13 din 20 mai 2015 privind înființarea, organizarea și funcționarea Agenției Naționale pentru Achiziții Publice;

1.24. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr 58/2016 pentru modificarea și completarea unor acte normative cu impact asupra domeniului achizițiilor publice;

1.25. Hotărâre de Guvern nr. 1705 din 29 noiembrie 2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 1020 din 21 decembrie 2006;

1.26. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului, cu modificările și completările ulterioare;

1.27. Lege nr. 50 din 29 iulie 1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 487 din 31 mai 2004, cu modificările și completările ulterioare, intrată în vigoare la 07 august 1991;

1.28. Lege nr. 10 din 18 ianuarie 1995 privind calitatea în construcții, republicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 765 din 30 septembrie 2016, cu modificările și completările ulterioare, intrată în vigoare la 24 ianuarie 1995;

ROMÂNIA
AMRSP

1.29. Ordonanţa Guvernului nr. 63 din 30 august 2001 privind înfiinţarea Inspectoratului de Stat în Construcţii - I.S.C., publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 536 din 01 septembrie 2001, cu modificările şi completările ulterioare, intrată în vigoare la 01 octombrie 2001;

1.30. Ordonanţă de Urgenţă a Guvernului nr. 195 din 12 decembrie 2002 privind circulaţia pe drumurile publice, republicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 670 din 03 august 2006, cu modificările şi completările ulterioare, intrată în vigoare la 28 decembrie 2002;

1.31. Ordonanţa Guvernului nr. 27 din 31 august 2011 privind transporturile rutiere;

1.32. Ordonanţa Guvernului nr. 11 din 27 februarie 2013 pentru modificare OG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;

1.33. Legea nr. 109 din 11 iulie 2014 privind aprobarea Ordonanţei de urgenta a Guvernului nr. 11/2013 pentru modificarea şi completarea Ordonanţei Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;

1.34. Legea nr. 265 din 07 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranţei circulaţiei pe infrastructura rutieră, republicată;

1.35. Ordonanţa Guvernului nr. 26 din 31 august 2011 privind înfiinţarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;

1.36. Legea nr. 18 din 06 ianuarie 2012 pentru aprobarea Ordonanţei Guvernului nr. 26/2011 privind înfiinţarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul in Transportul Rutier;

1.37. Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr. 101 din 30 octombrie 2013 pentru modificarea OG nr. 26/2011 privind înfiinţarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul in Transportul Rutier;

1.38. Ordonanţa nr. 21 din 30 august 2011 privind înfiinţarea Autorităţii Metropolitane de Transport Bucureşti;

1.39. Legea nr. 8 din 06 ianuarie 2012 pentru aprobarea Ordonanţei Guvernului nr. 21/2011 privind înfiinţarea Autorităţii Metropolitane de Transport Bucureşti;

1.40. Legea nr. 92 din 10 aprilie 2007 a serviciilor de transport public local;

1.41. Ordonanţa Guvernului nr. 5 din 31 ianuarie 2011 pentru aprobarea unor reglementări privind creşterea siguranţei rutiere şi destinaţia sumelor încasate de către personalul împuternicit cu atribuţii de inspecţie şi control în urma aplicării sancţiunilor contravenţionale specifice activităţii de transport rutier;

1.42. Ordonanța Guvernului nr. 21 din 29 august 2009 aprobata prin Legea 52/2010, pentru modificarea și completarea OG nr. 37/2007 privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele și perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora;

1.43. Ordonanța Guvernului nr. 37 din 16 august 2007, privind stabilirea cadrului de aplicare a regulilor privind perioadele de conducere, pauzele si perioadele de odihnă ale conducătorilor auto și utilizarea aparatelor de înregistrare a activității acestora;

1.44. Hotărârea de Guvern nr. 1088 din 02 noiembrie 2011, privind organizarea si funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul in Transportul Rutier;

1.45. Hotărârea de Guvern nr. 1373 din 28 octombrie 2008, privind reglementarea furnizării si transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din Romania;

1.46. Hotărârea de Guvern nr. 1175 din 26 septembrie 2007 pentru aprobarea Normelor de efectuare a activității de transport rutier de mărfuri periculoase în România.

Legislație secundară

2.1. Hotărâre CGMB nr. 98 din 23 martie 2017 privind înființarea societății pe acțiuni Compania Municipală Managementul Traficului București SA;

2.2. Anexa la Hotărâre CGMB nr. 98 din 23 martie 2017 privind înființarea societății pe acțiuni Compania Municipală Managementul Traficului București SA;

2.3. Hotărâre CGMB nr. 208 din 18 mai 2017 pentru modificarea Hotărârii CGMB. nr. 98 din 29.03.2017 privind aprobarea înființării societății pe acțiuni Compania Municipală Managementul Traficului București SA;

2.4. Hotărârile CGMB aplicabile, alte documente legislative, reglementări și hotărâri ale autorităților deliberative ale Municipiului București;

2.5. Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1044 din 18 decembrie 2003 privind aprobarea Regulamentului pentru desemnarea, pregătirea profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul rutier, feroviar sau pe căile navigabile interioare al mărfurilor periculoase;

2.6. Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1934 din 16 noiembrie 2006 privind modificarea și completarea Regulamentului pentru desemnarea, pregătirea

profesională și examinarea consilierilor de siguranță pentru transportul rutier, aprobat prin OMTCT nr. 1044/2003;

2.7. Ordinul ministrului transporturilor nr. 972 din 27 noiembrie 2007 pentru aprobarea Regulamentului-cadru pentru efectuarea transportului public local și a Caietului de sarcini-cadru al serviciilor de transport public local;

2.8. Ordinul ministrului afacerilor interne nr. 353 din 23 noiembrie 2007, pentru aprobarea Normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;

2.9. Ordinul ministrului de interne și reformelor administrative nr. 353 din 03 decembrie 2007 pentru aprobarea normelor de aplicare a Legii serviciilor de transport public local nr. 92/2007;

2.10. Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 792 din 06 octombrie 2010 pentru aprobarea componenței, a atribuțiilor și a Regulamentului de organizare și funcționare a comisiei de atestare, disciplină și soluționare a contestațiilor privind auditul de siguranță rutieră, precum și a Metodologiei de atestare a auditorilor de siguranță rutieră;

2.11. Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr 480 din 20 iulie 2011 pentru aprobarea programelor-cadru de formare, instruire și perfecționare profesională a auditorilor de siguranță rutieră, a tarifelor pentru efectuarea evaluării de impact, a auditului de siguranță rutieră și a inspecției de siguranță, a onorariilor cuvenite auditorilor de siguranță rutieră, precum și a contractelor-cadru care se încheie de către Autoritatea Rutiera Romana - A.R.R. cu investitorii, cu administratorii și cu auditorii de siguranță rutieră;

2.12. Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980 din 30 noiembrie 2011 pentru aprobarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea și efectuarea transporturilor rutiere și a activităților conexe acestora stabilite prin Ordonanța Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere cu modificările și completările aduse de către Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 1.640 din 8 noiembrie 2012;

2.13. Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 358 din 04 mai 2012 pentru aprobarea Liniilor directoare cu privire la măsurile de îmbunătățire a siguranței circulației pe infrastructura rutieră, în vederea aplicării Directivei 2008/96/CE a Parlamentului

European şi a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranţei infrastructurii rutiere;

2.14. Ordin al ministrului transporturilor nr. 1567 din 30 decembrie 2013 pentru modificarea şi completarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea şi efectuarea transporturilor rutiere şi a activităţilor conexe acestora stabilite prin Ordonanţa Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 980/2011;

2.15. Ordin al ministrului transporturilor nr. 1001 din 08 septembrie 2015 pentru modificarea şi completarea Normelor metodologice privind aplicarea prevederilor referitoare la organizarea şi efectuarea transporturilor rutiere şi a activităţilor conexe acestora stabilite prin Ordonanţa Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor şi infrastructurii nr. 980/2011;

2.16. Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor şi locuinţei nr. 1568 din 15 octombrie 2002, pentru aprobarea reglementării tehnice „Ghid privind elaborarea devizelor la nivel de categorii de lucrări şi obiecte de construcţii pentru investiţii realizate din fonduri publice", indicativ P 91/1-02.

Legislaţie terţiară

standarde (se va lua în considerare ultima versiune adoptată de ASRO)

3.1. Standard român SR 1848 – 1, decembrie 2011: Semnalizare rutieră. Indicatoare mijloace de semnalizare rutieră. Partea 1: Clasificare, simboluri amplasare.

Legislaţie europeană

4.1. Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European şi a Consiliului European din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune;

4.2. Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European şi a Consiliului European din 26 februarie 2014 privind achiziţiile publice şi de abrogare a Directivei 2004/18/CE.

Transpuse în legislația națională prin:

- Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, publicată în M.O. nr. 390/23.05.2016;
- Norme de aplicare: Hotărârea Guvernului nr. 395/2016, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 423/06.06.2016;
- Legea nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale, publicată în M.O. nr. 390/23.05.2016;
- Norme de aplicare: Hotărârea Guvernului nr. 394/2016, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 423/06.06.2016;
- Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, publicată în Monitorul Oficial al României partea I, nr. 392/2016;
- Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea Consiliul Național de Soluționare a Contestațiilor, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 393/2016.

4. MOTIVE DE ORDIN ECONOMIC, SOCIAL ȘI DE MEDIU CARE JUSTIFICĂ REALIZAREA SERVICIULUI

4.1. MOTIVE DE ORDIN ECONOMIC PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI

PMB va beneficia de o serie de avantaje de natură economică și financiară care justifică realizarea serviciului de management al traficului, dar și delegarea acestuia către Compania Municipală Managementul Traficului București S.A., dintre care menționăm:

- potrivit art. 1 lit. f din OG nr. 64/2001 actualizată, municipalitatea este beneficiară a minimum 50% vărsăminte la bugetul local din profitul net realizat de către companie;

- delegarea de gestiune pe o durată mai lungă permite realizarea de investiții semnificative ca valoare și importanță de către operator care pot conduce la creșterea productivității muncii și la scăderea tarifelor;

- posibilitatea renegocierii tarifelor pentru activitățile/lucrările prestate de companie în funcție de fluctuația prețurilor resurselor disponibile pe piață;

29

- posibilitatea diminuării plăților către companie în perioada următoare în cazul nerealizării unor lucrări la termenele stabilite în contractul de delegare și în condiții de calitate necorespunzătoare, astfel încât aceste sume nu mai pot fi recuperate de operator în perioada următoare, fiind diminuări de venituri totale încasate, ceea ce obligă operatorul la o respectare foarte riguroasă a contractului;
- eficientizarea utilizării fondurilor publice;
- PMB deține controlul, intervenția directă și imediată asupra activităților companiei;
- realizarea activităților aferente semicului în regia proprie a companiei elimină procedurile lungi și costisitoare necesare realizării de licitații pentru externalizarea/subcontractarea acestor activități;
- prin instrumentele specifice guvernării corporative, se asigură condițiile monitorizării în timp real a evoluției indicatorilor de performanță, atât ai serviciului cât și ai conducerii companiei;
- CGMB poate impune adoptarea unor soluții și tehnologii performante care pot contribui la creșterea eficienței și calității serviciului în municipiul București.

Datorită costurilor relativ mari necesare asigurării stării de funcționalitate a companiei, este de așteptat ca în primii ani profitul obținut să fie destul de redus sau chiar nul.

Proiectele de investiții (inclusiv cele cu fonduri europene) necesare a fi realizate pentru îmbunătățirea managementului traficului în București :

Tehnologii de operare pentru transportul public: centru de control, informare în timp real, dispecerizare, adaptare program, siguranță personal și managementul incidentelor, utilizarea centrului creat la Cotroceni pentru supravegherea integrată a circulației în București (Cod PMUD –G1); **Control asupra tuturor intersecțiilor semnalizate din București**, pentru a acorda prioritate autobuzelor și tramvaielor și pentru optimizarea timpilor de semnalizare cu scopul reducerii congestiei generale – buget estimativ 10 mil Euro.

1. **Sistem de management al traficului**: îmbunătățire, extindere, funcționalitate, interfață cu centrul de control trafic și serviciul de urgență, prioritizarea transportului public, asigurarea securității cibernetice a sistemelor IT; Utilizarea centrului creat la Cotroceni pentru supravegherea integrată a circulației în Bucuresti; (Cod PMUD –G2); Modernizarea sistemului TP în zona BI și introducerea unor elemente ITS integrate și complexe. Sistemul poate contine

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMÂNIA PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ

următoarele elemente: A. Centru de comandă TP, B. ITS în staţii, C. ITS la bordul mijloacelor de transport în comun - buget estimativ 17 mil Euro.

Apreciem că există suficiente avantaje de natură economică şi financiară pentru autoritatea locală care justifică realizarea serviciului de management al traficului şi delegarea gestiunii acestuia Companiei Municipale Managementul Traficului Bucureşti S.A.. Compania îşi va asuma în totalitate responsabiltatea realizării serviciului în condiţii de profitabilitate, asigurând creşterea continuă a satisfacţiei utilizatorilor.

4.2. MOTIVE DE ORDIN SOCIAL PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI

Conform Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) 2016-2030 pentru Regiunea Bucureşti-Ilfov, "*un sistem de transport eficient, integrat, durabil şi sigur,* [trebuie na.].) *proiectat să promoveze dezvoltarea economică şi teritorială incluzivă din punct de vedere social şi să asigure o calitate ridicată a vieţii*". PMUD vizează îndeplinirea viziunii de dezvoltare a mobilităţii, prin abordarea următoarelor obiective strategice:

I. ACCESIBILITATE - Asigură că toţi cetăţenii au opţiuni de transport, care le permit accesul la destinaţii şi servicii esenţiale;

II. SIGURANŢĂ ŞI SECURITATE – Îmbunătăţirea siguranţei şi securităţii în circulaţie;

III. MEDIU - Reducerea poluării aerului şi fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră şi a consumului de energie;

IV. EFICIENŢĂ ECONOMICĂ - Îmbunătăţirea eficienţei şi rentabilităţii transportului de persoane şi mărfuri;

V. CALITATEA MEDIULUI URBAN - Contribuie la creşterea atractivităţii şi calităţii mediului urban şi la proiectarea unui mediu urban în beneficiul cetăţenilor, economiei şi societăţii în general.

ROMÂNIA MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

AMRSP 28

Urmărirea obiectivelor strategice propuse în planul de mobilitate urbană durabilă (PMUD) și identificarea unor măsuri de realizare eficiente sunt esențiale pentru creșterea calității serviciilor din Sistemul Integrat de Management al Traficului în municipiul București.

Dintre măsurile sociale propuse în planul de mobilitate urbană, proiectul de îmbunătățire a condițiilor de accesibilitate pentru persoanele cu mobilitate redusă atrage atenția prin țintele propuse, ca de exemplu:

- *Eliminarea* tuturor *obstacolelor montate pe trotuare*, planeizarea circulațiilor pietonale și monitorizarea respectării tuturor prevederilor Normativului 51/2012 (Revizuire NP 051/2000).

Exemple: bolarzi, panouri publicitare, chioșcuri, etc.

- *Accesibilizarea*, într-o primă etapă, a unei *rețele primare* formată de străzile unde circulă transportul public (lățime și planeitate trotuare, signalistică, intersecții, refugii etc.).

- *Accesibilizarea* unei *rețele secundare* din străzi care să conecteze rețeaua primară de instituții publice și private de interes general (sănătate, educație, servicii sociale, cultură, comercial, clădiri de birouri etc),

- *Accesibilizarea sistemului public de transport și a stațiilor aferente* (automate de eliberare a biletelor, signalistică, accesul la stații, accesul în vehicule, vehicule, facilități etc)

- *Planificarea călătoriei* (hărți, informații, telefon dedicat etc.).

- *Ghid de accesibilizare* pentru instituții publice și private (amenajări obligatorii, recomandări, etc.).

O accesibilitate mai bună este benefică de altfel întregii comunități, nu numai persoanelor cu dizabilități, generând dezvoltare economică și socială și asigurând o mai bună integrarea a categoriilor sociale cu risc de izolare.

Asigurarea accesibilității incluzive a spațiului public și a sistemului de transport public este un obiectiv al PMUD și este o condiție a justiției sociale și a șanselor egale de acces la oraș, servicii publice și locuri de muncă, fără marginalizarea persoanelor cu mobilitate redusă, considerându-se că un spațiu public accesibilizat este mai confortabil, sigur și atractiv, fiind un indicator de creștere a calității vieții.

În scenariul optim al PMUD sunt prezentate beneficiile cu caracter necomercial care pot contribui la bunăstarea socială cetăţenilor urbei. Aplicarea măsurilor din PMUD ar putea contribui la reducerea timpului de deplasare pentru călătorii ce utilizează transportul public cât şi pentru conducătorii auto şi pasagerii care se deplasează cu autoturisme personale sau alte categorii de vehicule. O parte dintre măsurile propuse în PMUD presupun renunţarea la utilizarea folosirii autoturismelor personale în favoarea transportului public cu argumentul economisirii costurilor de operare şi a altor costuri prin evitarea accidentelor mortale şi vătămărilor corporale cauzate de accidentele rutiere, reducerea emisiilor nocive (NOx şi particule) precum şi evitarea schimbărilor climatice datorate emisiilor de CO_2.

Considerăm că aceste beneficii sunt în strânsă legătură cu realizarea unui management performant al traficului.

Lipsa unui management al traficului performat în municipiul Bucureşti ar conduce în mod inevitabil la fenomenul de captivitate socială prin inaccesibilitatea cetăţenilor la serviciile de transport cu consecinţe directe asupra bunăstării cetăţeanului. Blocarea traficului în municipiul Bucureşti poate produce probleme semnificative privind accesul cetăţenilor la locul de muncă, la serviciile de urgenţă, învăţământ, asistenţă socială, alimentaţie, lipsa de interacţiune socială şi recreere etc.

Un management adecvat al traficului poate crea mediul propice pentru regenerarea urbană integrată şi asigurarea unui climat social divers şi sigur. Aceste deziderate ar avea ca efect creşterea atractivităţii municipiului Bucureşti atât pentru turişti cât şi pentru investitori cu implicaţii directe asupra calităţii vieţii locuitorilor urbei.

4.3. MOTIVE DE MEDIU PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI

Oraşele europene, chiar dacă sunt diferite, se confruntă cu aceleaşi dificultăţi: schimbări climatice, ambuteiaje, poluare, insecuritate. Aceste dificultăţi impun concentrarea cetăţenilor Europei asupra dimensiunii urbane a politicilor din domeniul transporturilor şi identificarea/aplicarea acelora inovatoare, a căror ţintă constă în depoluarea oraşelor, fluidizarea inteligentă a transportului alături de accesibilizarea şi securizarea sa.

Managementul traficului rămâne o provocare deosebită în oraşele dens populate. O utilizare mai eficientă a capacităţilor drumurilor existente, fluxurile de trafic armonizate, controlul traficului ţinând cont de emisiile de CO2, prioritizarea mijloacelor de transport public şi concentrarea asupra siguranţei pietonilor, sunt unele dintre abordările necesare pentru o mai bună gestionare a mobilităţii urbane.

Încă de când primul automobil a ieşit pe stradă în 1886, lumea s-a îndrăgostit de maşini. Acum, cu mai mult de 1 miliard de automobile în circulaţie, este greu să mai putem scăpa de poluare, zgomot sau pericolul accidentelor. Conform datelor OMS, miliarde de oameni care trăiesc în oraşe sunt expuşi particulelor periculoase din gazele de eşapament, poluarea aerului fiind responsabilă de mai mult de 3 milioane de decese anual. Cu toate acestea, Bucureştiul este din ce în ce mai motorizat, aerul devine din ce în ce mai contaminat iar oamenii se îmbolnăvesc din ce în ce mai mult şi mai des. De altfel, problema de bază a transporturilor rutiere o reprezintă faptul că există un număr mare de deplasări ale căror costuri impuse societăţii depăşesc cu mult beneficiile individuale. Astfel, majoritatea deceselor din oraş datorate traficului rutier nu sunt cauzate, aşa cum s-ar presupune, de accidentele rutiere, ci de gradul de deteriorare a calităţii mediului.

Implementarea la nivelul municipiului Bucureşti a unui management al traficului înseamnă, de fapt :

- Scăderea următorilor factori de poluare a mediului până la un nivel nepericulos şi pe termen lung:
  - gaze toxice şi afectarea climei;
  - zgomot;
  - ocuparea spaţiului;
  - încărcarea peisajului şi a spaţiilor locuite;
- Scăderea consumului de energie, în special al energiilor nereciclabile.

Aglomeraţia, blocajele în trafic şi poluarea generată de noxe sunt noţiuni extrem de familiare locuitorilor Bucureştiului. Poluarea creste proporţional cu traficul auto, iar în zonele în care sunt blocaje se înregistrează aşa numitele "puncte fierbinţi". Printre zonele "fierbinţi" ale Capitalei,

din punctul de vedere al poluării cu noxe, se numără Bulevardul Nicolae Bălcescu, Piaţa Universităţii sau zona Gării de Nord.

Poluarea aerului şi schimbarea climatică. Traficul rutier din zonele urbane este responsabil pentru peste 10% din emisiile totale de dioxid de carbon – principalul gaz cu efect de seră – din UE. Cu fiecare noi 4,3 milioane autoturisme care circulă pe drumurile europene în fiecare an, emisiile de CO2 produse de transport pot fi cu până la 40% mai mari în 2020 decât în 1990 – subminând eforturile făcute de celelalte sectoare industriale în realizarea angajamentelor europene asumate la Kyoto. Transportul rutier este şi principala sursă de monoxid de carbon şi particule fine, care prezintă riscuri majore pentru sănătate, inclusiv probleme respiratorii cum ar fi astmul. În fiecare an, circa 300 000 persoane mor prematur ca urmare a bolilor produse de poluarea aerului, la nivelul UE.

Impactul transportului rutier asupra mediului rezidă din:

- consum de resurse energetice (carburanţi),
- emisii de poluanţi atmosferici,
- ocuparea spaţiului cu căi de transport şi parcare,
- poluare fonică,
- antrenarea de pericole grave pentru om şi mediu, generate de lipsa de securitate a transporturilor de persoane şi mărfuri sau de conţinutul mărfurilor transportate (substanţe inflamabile, toxice).

Traficul urban reprezintă o sursă liniară de emisii la joasă înălţime de poluanţi ca: dioxid de carbon, monoxid de carbon, oxizi de azot, oxizi de sulf, pulberi, plumb, compuşi organici volatili.

Poluarea aerului din localităţile urbane ca urmare a traficului rutier este influenţată şi de factorii geografici şi urbanistici specifici acestora, corelându-se cu condiţiile de microclimat astfel create, care în multe cazuri împiedică dispersia poluanţilor, astfel încât are loc o concentrare a acestora, îndeosebi în zonele intens circulate, pe străzile de tip „canion".

Carosabilul este adesea îngust, flancat de blocuri înalte care favorizează apariţia fenomenului de "canion", ceea ce conduce la creşterea gradului de poluare şi greutatea dispersării emisiilor de la vehicule. Această situaţie este cea care imprimă necesitatea de a se regândi procesul de gestiune a traficului, acolo unde situaţia o impune, prin măsuri care să vizeze "calmarea" traficului şi dispersia "norilor" de emisii poluante generate de traficul rutier. Acest lucru îl va putea realiza Compania Municipală Managementul Traficului Bucureşti SA în cadrul serviciilor ce le va oferi Primăriei Municipiului Bucureşti, în special şi locuitorilor acestuia, în general.

Traficul rutier afectează mediul în măsură tot mai mare prin creşterea numărului de autovehicule. Străzile din Bucureşti construite cu zeci de ani în urmă nu mai corespund din punct de vedere al capacităţii portante şi nici din punct de vedere al elementelor geometrice în plan şi în profil transversal pentru a asigura trecerea volumului actual de trafic.

În municipiul Bucureşti poluarea atmosferei datorată traficului urban ridică probleme în special datorită pulberilor PM10, la al căror nivel ridicat îşi aduce contribuţia traficul auto, pe de o parte şi caracteristicile climatice (zonă cu veri din ce în ce mai uscate şi cu temperaturi ridicate), pe de altă parte.

Blocajele de trafic se întâlnesc în majoritatea intersecţiilor din oraş. Fenomenul se datorează parţial structurii reţelei şi gradului său scăzut de dezvoltare, spre exemplu la Piaţa Unirii, Bucur Obor, Piaţa Victoriei. Pe de altă parte, putem afirma că nu a existat, până în prezent, o strategie a managementului pentru traficul din capitală, în ceea ce priveşte utilizarea spaţiului carosabil.

La toate aceste probleme şi la multe altele va trebui să răspundă CM Managementul Traficului Bucureşti S.A. din momentul implementării programelor de mobilitatea urbană preconizate de PMB.

Traficul rutier generează o multitudine de compuşi poluanţi (al căror număr este estimat la peste 150). Conform raportului privind Starea mediului din Bucureşti, elaborat de Agenţia Naţională pentru Protecţia Mediului Bucureşti (2014), pentru evaluarea impactului generat de traficul auto asupra calităţii aerului a fost urmărită evoluţia principalilor poluanţi, grupaţi în următoarele categorii:

- gaze anorganice: oxizi de azot, dioxid de sulf, monoxid de carbon, ozon;

CONFORM CU ORIGINALUL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI ROMÂNIA DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ

- pulberi: pulberi totale în suspensie, particule cu diametrul aerodinamic mai mic de 10 µm sau decât 2,5 µm;
- componente ale pulberilor: carbon elementar, hidrocarburi policiclice aromatice, plumb;
- compuşi organici volatili: benzen, butadienă.

Nivelul de poluare a aerului datorat traficului auto este diferit în timp şi spaţiu. Impactul cel mai mare apare în zonele construite, cu artere de trafic supraaglomerate, unde dispersia poluanţilor este dificil de realizat.

Cel mai reprezentativ poluant generat de traficul auto este monoxidul de carbon. Potrivit studiului menţionat, realizat de ANPM Bucureşti nivelul maxim de monoxid de carbon se înregistrează în zona ultracentrală a municipiului Bucureşti. Nivelurile concentraţiei maxime orare de CO nu pot fi comparate cu normele existente în Uniunea Europeană. Comparativ cu vechile norme, se remarcă depăşiri ale acestor valori de până la 3-4 ori.

Accidente şi siguranţa rutieră. Creşterea traficului determină şi creşterea numărului de accidente. Statisticile arată că unul din trei accidente mortale are loc în zonele urbane.

România se clasează pe ultimele locuri la capitolul siguranţă rutieră, conform statisticilor europene privind accidentele rutiere şi consecinţele acestora. Ţara noastră are obligaţia să reducă cu 50% numărul victimelor din accidente rutiere până în anul 2020 faţă de valorile înregistrate în 2010.

Zgomotul. Aproximativ 65% din populaţia europeană este expusă unui nivel de zgomot inacceptabil de ridicat – provenit în mare parte din traficul urban. Zgomotul poate produce tulburări de somn şi afectează capacităţile de învăţare, motivare şi rezolvare a problemelor. Anual se înregistrează în jur de 1800 decese – în principal în zonele urbane – favorizate de zgomotul excesiv.

Habitatul modern se caracterizează prin deteriorarea continuă a mediului sonor urban. Rezultatele acţiunii de monitorizare a poluării sonore urbane, desfăşurate de Institutul pentru Sănătate Publică Bucureşti, au evidenţiat o dinamică continuu ascendentă a nivelurilor expunerii la valori medii de 50 de dB(L) la începutul anilor '80, la aproximativ 70 de dB(L) în anii 2000, menţinându-se la aceste valori, cu mici variaţii crescătoare, până în prezent.

ROMÂNIA MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

37

Astfel, nivelurile medii anuale ale zgomotului diurn la limita locuinţelor situate pe arterele cu trafic intens, bulevardele marilor oraşe, depăşesc frecvent 70 dB(L), maximele înregistrându-se constant în Bucureşti. Climatul sonor al zonelor rezidenţiale obişnuite, din cartiere, în care locuieşte majoritatea populaţiei urbane, în condiţiile actualei zonări tinde şi el spre niveluri cuprinse între 60 şi 70 dB(L), semnalând pericolul apariţiei efectelor expunerii la zgomot excesiv. Indicatorii psihofiziologici calculaţi, indicele de deranj şi TNI (Trafic Nise Index) marchează şi aceştia o evoluţie paralelă, de la valori de zgomot moderat - în urmă cu un deceniu, la foarte zgomotos şi chiar traumatizant pentru ultimii ani, confirmând posibilitatea iniţierii proceselor patologice pentru populaţia expusă.

Poluarea solului. Dintre elementele chimice puternic poluante, plumbul este specific pentru zonele cu trafic auto intens. Conform rapoartelor anuale ale ANPM Bucureşti privind Starea mediului în Bucureşti, în zonele centrale şi ultracentrale ale oraşului, conţinutul de Pb total din primii 5 cm de sol depăşeşte de până la 3,6 ori valoarea limitei maxime admisibile a acestui element (100 pom). Astfel de situaţii s-au înregistrat la probele recoltate din Piaţa Rosetti, Piaţa Nicolae Grigorescu, Piaţa Sudului, şoseaua Kiseleff. În aceste puncte, conţinuturi ridicate s-au înregistrat şi la probele de la adâncimea de 5 – 10 cm şi chiar la adâncimi mai mari. Gradul ridicat de încărcare cu Pb a solurilor dispuse de-a lungul arterelor de circulaţie este bine ilustrat şi de valorile conţinutului de Pb mobil, valori care întrec de până la 12 ori valoarea limitei maxime admisibile.

Ca o concluzie a celor descrise anterior, este necesară adoptarea de urgenţă de către autorităţile locale a unei politici, în special a Primăriei Municipiului Bucureşti, corespunzătoare de diminuare a intensităţii traficului auto în Bucureşti, prin implementarea de programe de management al traficului concomitent cu susţinerea dezvoltării unor alternative de transport ecologic nepoluant.

Mersul cu bicicleta în zonele urbane. Strategia pentru încurajarea mersului cu bicicleta are implicaţii pentru planificatorii şi operatorii de transport public. Dacă se promovează împreună există mari oportunităţi pentru ambele moduri de a prospera, printr-o integrare şi o coordonare sporită. În condiţiile actuale niciunul dintre cele două moduri nu poate oferi o alternativă convingătoare la autoturism, în condiţiile oferite de municipiul Bucureşti. În privinţa afectării mediului şi a congestiilor de trafic în creştere, percepţia mersului cu bicicleta este pozitivă.

Bicicleta este un mod de transport economic, sănătos şi prietenos pentru mediu. Pentru multe călătorii scurte bicicleta este o alternativă reală la autoturism. Pentru călătoriile mai lungi ea poate fi combinată cu transportul public pentru creşterea ariilor deservite.

Implementarea unui sistem performant de management şi control al traficului în municipiul Bucureşti va conduce la reducerea considerabilă a timpului petrecut în trafic, la reducerea nivelului de poluare şi implicit la un confort sporit atât pentru conducătorii auto, cât şi pentru călătorii din mijloacele de transport în comun.

Implementarea unui sistem integrat de management a traficului în Bucureşti va conduce la îmbunătăţirea serviciilor oferite de transportul în comun prin reducerea timpilor de deplasare, o mai bună planificare a flotei şi respectarea unei programări a sosirii şi plecării vehiculelor din staţii. Acest lucru va contribui la migrarea cetăţenilor din capitală spre deplasarea preponderentă cu transportul în comun ceea ce, în final, va contribui la creşterea calităţii aerului din capitală, prin reducerea numărului de autoturisme individuale aflate în circulaţie pe arterele oraşului.

În viitor, sistemul iniţiat poate integra şi alte soluţii inteligente sau alternative (ecologice) de trafic, care pot contribui la o şi mai bună desfăşurare a circulaţiei transportului în comun, o eficientizare a costurilor de întreţinere şi operare a acestuia şi scăderea poluării.

5. PROCEDURA DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI

Serviciile de administrare a domeniului public sunt definite şi reglementate de **O.G. nr. 71/2002** privind organizarea şi funcţionarea serviciilor publice de administrare a domeniului public şi privat de interes local, cu modificările şi completările ulterioare.

Potrivit de **art. 2 lit. a,** acestea sunt definite ca reprezentând *„totalitatea acţiunilor şi activităţilor edilitar-gospodăreşti prin care se asigură administrarea, gestionarea şi exploatarea bunurilor din domeniul public şi privat al unităţilor administrativ-teritoriale, altele decât cele date, potrivit legii, în administrarea altor servicii publice locale”.*

CONFORM CU ORIGINALUL

STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREŞTI
-AMRSP 2017-

Serviciile de administrare a domeniului public şi privat sunt destinate satisfacerii unor nevoi ale comunităţii locale, contribuie la ridicarea gradului de civilizaţie şi confort al acestora şi grupează activităţi edilitar-gospodăreşti şi acţiuni de utilitate şi interes public local.

Pe de altă parte în baza prevederilor Legii nr. 215/2001 a administraţiei publice locale, organizarea şi reglementarea serviciilor de administrare a domeniului public şi privat constituie dreptul exclusiv al autorităţilor administraţiei publice locale.

În exercitarea acestui drept, Consiliul local are posibilitatea de a adopta hotărâri care să asigure funcţionarea corespunzătoare a serviciilor de administrare a domeniului public şi privat al unităţii administrativ-teritoriale.

Potrivit prev. **art. 10 din OG nr. 71/2002**, gestiunea serviciilor de administrare a domeniului public şi privat se poate organiza în următoarele modalităţi:

a) **gestiune directă;**

b) **gestiune indirectă sau gestiune delegată.**

Pentru exploatarea eficientă a activităţilor edilitar-gospodăreşti care compun serviciul de administrare a domeniului public şi privat, autoritatea publică locală răspunde direct de organizarea, finanţarea, gestiunea şi controlul activităţii, având însă posibilitatea de a încredinţa sarcinile şi responsabilităţile proprii cu privire la gestiunea propriu-zisă a serviciului şi administrarea infrastructurii necesare, unor operatori prestatori de servicii de administrare.

Activităţile se pot transmite spre administrare, gestiune şi exploatare, fie unui compartiment din aparatul propriu de specialitate sau unui serviciu public înfiinţat în subordinea autorităţii publice, cum este cazul gestiunii directe, fie unui operator societate pe acţiuni cu capital al unităţii administrativ-teritoriale, înfiinţată de autorităţile administraţiei publice locale, cum este cazul gestiunii indirecte (**art. 12 din OG nr. 71/2002**).

Conform Art. 12 din **OG nr. 71/2002:**

"(1) În cazul gestiunii indirecte sau gestiunii delegate autorităţile administraţiei publice locale pot apela pentru realizarea serviciilor la unul sau la mai mulţi operatori cărora le încredinţează, în totalitate sau numai în parte, în baza unui contract de delegare a gestiunii, sarcinile şi

responsabilităţile proprii cu privire la gestiunea propriu-zisă a serviciilor, precum şi la administrarea şi exploatarea infrastructurii edilitar-urbane necesare realizării serviciilor.

(2) Gestiunea indirectă sau gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori furnizori/prestatori de servicii de administrare a domeniului public şi privat, care pot fi:

a) societăţi comerciale pe acţiuni cu capital al unităţilor administrativ-teritoriale, înfiinţate de autorităţile administraţiei publice locale;

b) societăţi comerciale pe acţiuni cu capital privat, intern sau extern;

c) societăţi comerciale pe acţiuni cu capital mixt, public şi privat.

Activitatea Companiei Municipale Managementul Traficului Bucureşti S.A. este organizată, coordonată, reglementată, condusă, monitorizată şi controlată de autoritatea publică locală, respectiv Primăria Municipiului Bucureşti.

Înfiinţarea Companiei Municipale Managementul Traficului Bucureşti S.A. are un scop de interes public, în conformitate cu prevederile art. 36, alin. (1), alin. (2) lit. d) şi alin.7 lit. a) din Legea nr. 215/2001 privind administraţia publică locală, cu modificările şi completările ulterioare. Conform acestui articol 36 - ***Secţiunea a 2-a Atribuţiile consiliului local:***

"(1) Consiliul local are iniţiativă şi hotărăşte, în condiţiile legii, în toate problemele de interes local, cu excepţia celor care sunt date prin lege în competenta altor autorităţi ale administraţiei publice locale sau centrale.

(2) Consiliul local exercită următoarele categorii de atribuţii: [...]

d) atribuţii privind gestionarea serviciilor furnizate către cetăţeni; [...]

(6) În exercitarea atribuţiilor prevăzute la alin. (2) lit. d), consiliul local:

a) asigură, potrivit competenţelor sale şi în condiţiile legii, cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind: [...]

7. ordinea publică;

8. situaţiile de urgenţă; [...].

*11. **dezvoltarea urbană;** [...]*

13. podurile şi drumurile publice;

14. serviciile comunitare de utilitate publică: alimentare cu apă, gaz natural, canalizare, salubrizare, energie termică, iluminat public şi transport public local, după caz; [...]

16. activităţile de administraţie social-comunitară;"

CGMB poate decide, în baza studiului de oportunitate, dacă va asigura serviciul de administrare a domeniului public şi privat prin forte proprii prin gestiune directă sau dacă va delega responsabilitatea prestării serviciului unui operator prin delegarea gestiunii, în baza unui contract de delegare.

Indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, gestiune directă sau delegată, **activităţile specifice componente ale serviciilor de administrare a domeniului public şi privat sunt organizate şi se desfăşoară pe baza regulamentului serviciului şi a caietului de sarcini, aprobate prin hotărâre a CGMB.**

Înfiinţarea Companiei Municipale Managementul Traficului Bucureşti S.A. este justificată de Legea nr. 273/2006. privind finanţele publice locale, care prevede la art. 35:

*" [...] (2) Autorităţile deliberative pot hotărî asupra participării cu capital sau cu bunuri, în numele şi în interesul colectivităţilor locale pe care le reprezintă, **la constituirea de societăţi comerciale** sau la înfiinţarea unor servicii de interes public local ori judeţean, după caz, în condiţiile legii. Autorităţile deliberative pot hotărî achiziţionarea, în numele şi în interesul colectivităţilor locale pe care le reprezintă, de acţiuni la societăţile la a căror constituire au participat cu aport de capital sau în natură şi pot majora sau diminua capitalul social al acestora, în condiţiile legii."*

Cadrul legal este definit de normele de drept enumerate mai sus, la care se adaugă Ordonanţa de Urgenţă a Guvernului nr. 109 din 30 noiembrie 2011 privind guvernanţa corporativă a întreprinderilor publice, publicată Monitorul Oficial partea I, nr. 883 din 14 decembrie 2011.

Apreciem că faţă de normele legale enumerate mai sus, gestiunea indirectă a serviciului de managementul traficului în Municipiul Bucureşti se poate face fără a se publica anunţul privind

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMÂNIA * PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ

delegarea serviciului pe SEAP, fără licitaţie publică, în temeiul art. 36 din Legea 100/2016 privind concesiunile de lucrări şi concesiunile de servicii, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 392 din 23 mai 2016 şi a următoarelor texte de lege enumerate în continuare, pe care le invocăm în sprijinul susţinerilor noastre:

- *Constituţia României TITLUL VI,* Art. 148 :

"[...] (2) Ca urmare a aderării, prevederile tratatelor constitutive ale Uniunii Europene, precum şi celelalte reglementări comunitare cu caracter obligatoriu, au prioritate fată de dispoziţiile contrare din legile interne, cu respectarea prevederilor actului de aderare.

(3) Prevederile alineatelor (1) şi (2) se aplică, în mod corespunzător, şi pentru aderarea la actele de revizuire a tratatelor constitutive ale Uniunii Europene.

(4) Parlamentul, Preşedintele României, Guvernul şi autoritatea judecătorească garantează aducerea la îndeplinire a obligaţiilor rezultate din actul aderării şi din prevederile alineatului (2). [...]"

Legislaţie europeană

3.1. Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European si a Consiliului European din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune;

3.2. Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European şi a Consiliului European din 26 februarie 2014 privind achiziţiile publice şi de abrogare a Directivei 2004/18/CE.

Transpuse în legislaţia naţională prin:

- Legea nr. 98/2016 privind achiziţiile publice, publicată în M.O. nr. 390/23.05.2016;
- Norme de aplicare: Hotărârea Guvernului nr. 395/2016, publicată în M.O. nr. 423/06.06.2016;
- Legea nr. 99/2016 privind achiziţiile sectoriale, publicată în M.O. nr. 390/23.05.2016;
- Norme de aplicare: Hotărârea Guvernului nr. 394/2016, publicată în M.O. nr. 423/06.06.2016;

ROMÂNIA MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL
40 AMRSP Autoritatea Metropolitană de Transport pentru Serviciul Public

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMÂNIA • PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI • DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ

- Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 392/2016;
- Legea nr. 101/2016 privind remediile și căile de atac în materie de atribuire a contractelor de achiziție publică, a contractelor sectoriale și a contractelor de concesiune de lucrări și concesiune de servicii, precum și pentru organizarea și funcționarea CNSC, publicată în Monitorul Oficial al României nr. 393/2016.

Directivele 2014/23/UE[3] și 2014/24/UE[4] includ gestiunea indirectă ca nouă modalitate, respectiv atribuirea directă a contractului de delegare a gestiunii serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT operatorilor "in house", care duce la lărgirea sferei modalităților de delegare a serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT, gestiunea indirectă fiind o formă a gestiunii delegate în care UAT/ADI atribuie în mod direct, fără licitație, contractul de delegare a gestiunii serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT operatorilor „in house".

Operatorii „in house" sunt societăți comerciale înființate și controlate de UAT. În reglementarea europeană se cumulează funcția de operare îndeplinită de societatea comercială căreia i se deleagă în mod direct gestiunea serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT, cu funcția de reglementare îndeplinită de autoritățile deliberative ale UAT.

Trebuie precizat faptul că asigurarea unui control al operatorului „in house" similar celui exercitat asupra propriilor servicii (ca parte a aparatului administrativ), presupune, în mod cumulativ, îndeplinirea condițiilor de control asupra acestei întreprinderi și înlăturarea posibilității operatorului respectiv de a avea o orientare spre piață și o marjă de autonomie care ar periclita controlul exercitat de UAT. Condițiile de control prezumă existenta unui control al operatorului „in house" similar celui exercitat asupra propriilor servicii.

Gestiunea delegată a serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT implică punerea la dispoziția operatorilor a sistemelor de administrare a domeniului public și privat al

[3] DIRECTIVA 2014/23/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune

[4] DIRECTIVA 2014/24/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE

ROMÂNIA • MUNICIPIUL BUCUREȘTI • CONSILIUL GENERAL

41 AMRSP • Autoritatea Metropolitană a Serviciilor Publice

UAT aferente serviciilor delegate, precum şi dreptul şi obligaţia acestora de a administra şi de a exploata aceste sisteme.

Menţionăm că prin Legea nr. 174/2017 privind aprobarea Ordonanţei de urgenţă a Guvernului nr. 58/2016 pentru modificarea şi completarea unor acte normative cu impact asupra domeniului achiziţiilor publice, în vigoare de la 21 iulie 2017, s-a aprobat Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 58 din 19 septembrie 2016 pentru modificarea şi completarea unor acte normative cu impact asupra domeniului achiziţiilor publice, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 738 din 22 septembrie 2016, cu următoarea modificare: *la articolul II punctul 27, articolul 52 se abrogă.*

Ca urmare nu mai este nevoie de notificarea Consiliului Concurenţei, în contextul în care avizul acestuia nu mai este necesar pentru delegarea directă a gestiunii unui operator înfiinţat de Municipiul Bucureşti prin CGMB.

Dacă analizăm HCGMB nr. 98 din 29 martie 2017 privind înfiinţarea Companiei Municipale Managementul Traficului Bucureşti SA, raportat la prevederile legislaţiei specifice aplicabile, observăm următoarele:

- Gestiunea indirectă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiţi în acelaşi act normativ, dar cu anumite excepţii privind concesionarea serviciului unei societăţi comerciale înfiinţate de UAT (conform art. 36 din Legea nr. 100/2016[5]):

Extras LEGE 100 19/05/2016 a concesiunilor de servicii

Articolul 36

CONFORM CU ORIGINALUL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI • ROMÂNIA • DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ

[5] ***LEGE 100 19/05/2016 a concesiunilor de servicii*** transpune prevederile art. 3, 8, 11, 13 - 19, 22 - 26, 28, 31, 34 - 36, 38 - 40, 43, 44 şi 54 din Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European şi a Consiliului din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune, publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, seria L, nr. 94 din 28 martie 2014, şi parţial prevederile art. 1, 2, 4 - 7, 9, 10, 20, 21, 29, 30, 32, 33, 37, 41, 42 şi 45 din Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European şi a Consiliului.

42

AMRSP

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMÂNIA PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ

(1) Prezenta lege nu se aplică contractelor de concesiune atribuite de o entitate contractantă în sensul art. 10 alin. (1) lit. a) unei persoane juridice de drept privat sau de drept public, în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiții:

a) entitatea contractantă respectivă exercită asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;

b) mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către entitatea contractantă respectivă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva entitate contractantă;

c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepția participațiilor care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu tratatele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

(2) În sensul alin. (1) lit. a), se consideră că entitatea contractantă în sensul art. 10 alin. (1) lit. a) exercită asupra unei persoane juridice un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii, atunci când exercită o influență determinantă atât asupra obiectivelor strategice, cât și asupra deciziilor importante ale persoanei juridice controlate; un astfel de control poate fi exercitat și de o altă persoană juridică, ea însăși controlată în același mod de către entitatea contractantă respectivă.

(3) Excepția prevăzută la alin. (1) se aplică și atunci când o persoană juridică controlată, care are calitatea de entitate contractantă în sensul art. 10 alin. (1) lit. a), atribuie o concesiune de lucrări sau o concesiune de servicii entității contractante care o controlează sau unei alte persoane juridice controlate de aceeași entitate contractantă, cu condiția să nu existe participare privată directă la capitalul persoanei juridice căreia i se atribuie concesiunea de lucrări sau concesiunea de servicii, cu excepția participațiilor care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu tratatele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate.

(4) Prezenta lege nu se aplică nici contractelor de concesiune atribuite unei persoane juridice de drept privat sau de drept public de către o entitate contractantă în sensul art. 10 alin. (1) lit. a)

ROMÂNIA 43 AMRSP

care nu exercită asupra acelei persoane juridice un control în sensul alin. (1), în cazul în care sunt îndeplinite, cumulativ, următoarele condiţii:

a) entitatea contractantă în sensul art. 10 alin. (1) lit. a) exercită în comun cu alte entităţi contractante asupra persoanei juridice în cauză un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii;

b) mai mult de 80% din activităţile respectivei persoane juridice sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredinţate de către entităţile contractante care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de aceleaşi entităţi contractante;

c) nu există participare privată directă la capitalul persoanei juridice controlate, cu excepţia participaţiilor care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existenţă este necesară potrivit dispoziţiilor legale, în conformitate cu tratatele, şi care nu exercită o influenţă determinantă asupra persoanei juridice controlate.

CONFORM CU ORIGINALUL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ ROMÂNIA

[...]

Articolul 117

La data intrării în vigoare a prezentei legi se abrogă:

a) Legea parteneriatului public-privat nr. 178/2010, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 676 din 5 octombrie 2010, cu modificările şi completările ulterioare;

b) Hotărârea Guvernului nr. 71/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de concesiune de lucrări publice şi a contractelor de concesiune de servicii prevăzute în Ordonanţa de urgenţă a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziţie publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice şi a contractelor de concesiune de servicii, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 98 din 8 februarie 2007;

*c) **<u>orice alte prevederi contrare cuprinse în orice alte acte normative.</u>***

Rezultă că pentru a fi încredinţat direct de către Municipiul Bucureşti contractul de delegare a serviciului management al traficului în municipiului Bucureşti fără a se publica anunţul privind

ROMÂNIA AMRSP 44

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMANIA PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ

delegarea serviciului pe SEAP şi fără licitaţie publică, operatorul către care se încredinţează serviciul trebuie să îndeplinească CONCOMITENT următoarele condiţii:

1. Compania Municipală Managementul Traficului Bucureşti S.A. să fie o societate înfiinţată în conformitate cu prevederile Legii nr. 31/1990 – **condiţie îndeplinită;**

2. Compania Municipală Managementul Traficului Bucureşti S.A. să desfăşoare exclusiv activităţi din sfera furnizării/prestării serviciilor de administrare a domeniului public şi privat al UAT destinate satisfacerii nevoilor de interes public general, pe raza de competentă a Municipiului Bucureşti - **condiţie îndeplinită;**

3. CGMB să exercite asupra Companiei Municipale Managementul Traficului Bucureşti SA un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii - **condiţie îndeplinită;**

4. mai mult de 80% din activităţile Companiei Municipale Managementul Traficului Bucureşti SA să fie efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredinţate de către CGMB care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de CGMB - **condiţie îndeplinită;**

5. să nu există participare privată directă la capitalul Companiei Municipale Managementul Traficului Bucureşti SA, cu excepţia participaţiilor care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existenţă este necesară potrivit dispoziţiilor legale, în conformitate cu tratatele, şi care nu exercită o influenţă determinantă asupra persoanei juridice controlate - **condiţie îndeplinită;**

6. să nu existe participare privată la capitalul social al societăţii, acesta fiind deţinut în totalitate de CGMB - **condiţie îndeplinită** dacă luăm în considerare faptul că Municipiul Bucureşti este asociat unic şi la *Service Ciclop SA*, deci nu ar exista participare privată la capital al noii societăţi, iar în final Municipiul Bucureşti deţine tot capitalul social al noii societăţi.

Societatea *Service Ciclop SA* are CUI 11573879 şi este înregistrată la registrul Comerţului sub nr. J40/2545/1999. Din datele comunicate de Oficiul Registrul Comerţului se confirmă că *Service Ciclop SA* are ca acţionar unic Municipiul Bucureşti prin CGMB.

ROMÂNIA CONSILIUL GENERAL AMRSP 45

CONFORM CU ORIGINALUL

În concluzie, sunt îndeplinite condițiile prevăzute de lege pentru delegare prin atribuire directă a serviciului de management al traficului în municipiul București, față de prevederile:

- Legii 215/2001 privind administrația publică locală, cu modificările și completările ulterioare, Legii nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, cu modificările și completările ulterioare;
- Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Legii nr. 213 din 17 noiembrie 1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia, republicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 123 din 10 iunie 2011, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 109 din 30 noiembrie 2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, publicată Monitorul Oficial partea I, nr. 883 din 14 decembrie 2011;
- Legii nr. 100 din 19/05/2016 a concesiunilor de servicii, care transpune în legislația română Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European si a Consiliului European din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune;
- Ordonanței Guvernului nr. 21/2002 privind gospodărirea localităților urbane și rurale;
- Hotărârii de Guvern nr. 1705 din 29 noiembrie 2006 pentru aprobarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului;
- Ordinului Ministrului Finanțelor Publice nr. 1718/2011 pentru aprobarea Precizărilor privind întocmirea și actualizarea inventarului centralizat al bunurilor din domeniul public al statului.

CONFORM CU ORIGINALUL

6. REDEVENȚA

Serviciile de administrare a domeniului public sunt definite şi reglementate de **O.G. nr. 71/2002** privind organizarea şi funcţionarea serviciilor publice de administrare a domeniului public şi privat de interes local, cu modificările şi completările ulterioare.
Conform art. 13 alin. (7) din OG 71/2002 cu modificările şi completările ulterioare:

Contractul de delegare a gestiunii serviciilor de administrare a domeniului public şi privat cuprinde în mod obligatoriu:

[...]

g) indicatorii de performanta stabiliţi prin caietul de sarcini şi regulamentul de serviciu privind calitatea şi cantitatea serviciilor prestate şi modul de evaluare a acestora, condiţii şi garanţii;

h) tarifele practicate şi procedura de stabilire, ajustare, avizare şi aprobare a acestora;

i) modul de tarifare şi încasare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate;

j) nivelul redevenţelor;

n) condiţii privind transmiterea bunurilor la expirarea contractului;

q) clauze privind administrarea patrimoniului public şi privat încredinţat;

Propunem ca nivelul redevenței care urmează să fie plătit de companie către CGMB să fie stabilit prin contractul de delegare al serviciului.

Facem precizarea că în conformitate cu prerogativele care îi revin, Consiliul General al municipiului Bucureşti stabileşte, prin HCGMB, nivelul redevenţei pentru utilizarea infrastructurii de prestare a serviciului.

7. DURATA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI

Durata maximă a încredinţării serviciului, ca regulă generală, ar trebui să fie justificată prin trimitere la criterii obiective, cum ar fi necesitatea amortizării activelor fixe netransferabile.

În principiu, perioada de valabilitate a actului nu trebuie să depăşească perioada necesară amortizării celor mai importante active necesare pentru prestarea SIEG – serviciu de interes economic general.

Durata pentru care autoritatea contractantă încredinţează efectuarea serviciului de administrare a domeniului public şi privat al UAT unui singur operator devine un element esenţial. Astfel, durata derulării unui astfel de contract trebuie fixată ţinând cont de necesitatea garantării stabilităţii economice şi financiare a proiectului, în aşa fel încât să nu limiteze libera concurenţă mai mult decât este necesar pentru garantarea recuperării costurilor asociate investiţiei.

Faţă de raţionamentele juridice făcute în cele ce preced, propunem ca durata contractului să nu depăşească 5 ani.

8. TERMENELE PENTRU REALIZAREA PROCEDURII DE ÎNCHEIERE A CONTRACTULUI

Delegarea gestiunii serviciului public de management al traficului în municipiul Bucureşti către Compania Municipală de Managementul Traficului S.A. se va realiza prin negociere directă, în temeiul art. 13 alin. (2) lit. a din OG nr.71/2002, deoarece acesta este un operator cu capital social integral al municipiului Bucureşti şi este înfiinţat prin HCGMB. Procedura aplicabilă va respecta reglementările în vigoare.

CGMB va stabili, în condiţiile aprobării prezentului studiu de oportunitate, data încheierii contractului de delegare a gestiunii către Compania Municipală Managementul Traficului SA.

9. RISCURI

Indiferent de forma de delegare adoptată, activităţile specifice serviciilor de administrare a domeniului public si privat se organizează şi se desfăşoară pe baza unui *caiet de sarcini* si a unui *regulament de serviciu*, prin care se stabilesc nivelurile de calitate si indicatorii de performanţă ai serviciilor, condiţiile tehnice, raporturile operator-utilizatori, precum si modul de tarifare, facturare si încasare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate (art. 10, alin

(3)). Astfel, exigenţele la care trebuie să răspundă un operator, care funcţionează ca societate pe acţiuni înfiinţată de municipalitate, căreia i-a fost încredinţată gestiunea serviciului printr-un contract de delegare sunt aceleaşi ca şi în cazul unui operator căreia i-a fost delegat serviciul prin câştigarea licitaţiei de atribuire a contractului de gestiune. Repartiţia riscurilor din punct de vedere al entităţii care îşi asumă responsabilitatea pentru eventualele consecinţe ale manifestării acestora, este prezentată în tabelul 2.

Tabel 2 Matricea riscurilor gestiunii serviciului de management al traficului

Categoria de Risc	Descriere	Consecinţe	Asumare integrala de către PMR	Împărţire egală a riscurilor între PMB şi Operator	Asumare integrală de către Operator
Riscuri de planificare şi proiectare					
Infrastructura existentă (reabilitare/modernizare)	Existenţa anumitor elemente de infrastructură care vor urma să fie administrate în cadrul prezentului serviciu, în municipiul Bucureşti, care prezintă un grad de uzură ridicat (semafoare, semne de circulaţie, marcaje rutiere).	Scăderea calităţii serviciului şi creşterea gradului de insatisfacţie al cetăţenilor faţă de serviciul prestat.		X	
Dotarea tehnică neadecvată a	În situaţia în care modul de atribuire a gestiunii serviciului se realizează	Dotarea tehnică neadecvată a operatorului poate conduce la scăderea		X	

CONFORM CU ORIGINALUL

operatorului	prin delegare directă, către o companie înființată de municipalitate, trebuie să se acorde o mare atenție dotării tehnice necesare pentru prestarea, în condiții de eficiență, eficacitate și economicitate, a serviciului.	calității serviciului de management al traficului în municipiul București.			
Aprobări	În situația necesității de reabilitare/modernizare/extindere infrastructurii aferente sistemului de management al traficului din municipiul București pot apărea blocaje, dacă nu sunt obținute toate aprobările necesare.	Întârzieri în începerea sau finalizarea proiectelor de investiții sistemul de management al traficului din municipiul București ce conduc, ulterior, la majorarea costurilor investiționale.	X		
Conflicte cu alți operatori	Având în vedere că lucrările de reabilitare, amenajare și întreținere a carosabilului pe străzile principale din municipiul București vor fi realizate de un alt operator pot apărea conflicte în situația unei comunicării inadecvate între cei doi	Blocaje în prestarea serviciului.	X		

	operatori.				
Utilizarea de materiale de slabă calitate	Creşterea costurilor investiţionale sau de operare ca urmare a utilizării unor materiale de calitate inferioară.	Creşterea costurilor de operare/investiţionale şi în anumite situaţii, apariţia unor blocaje în furnizarea serviciului, pe anumite perioade de timp.			X
Riscuri de întreţinere şi operare					
Creşterea costurilor cu forţa de muncă	Creşteri neprevăzute a costurilor cu forţa de muncă ca urmare a deciziilor de ordin politic sau a efectelor unor situaţii de conjunctură.	Creşterea costurilor totale ale operatorului.		X	
Costuri de întreţinere mai mari decât cele previzionate	Depăşirea costurilor de întreţinere faţă de cele planificate în „BVC (planificat).	Creşterea costurilor totale ale operatorului.		X	
Riscuri de disponibilitate	Apariţia unor evenimente neprevăzute ce pot duce la incapacitatea operatorului de a presta serviciul de management al traficului.	Întreruperi în prestarea serviciului.	X		
Veniturile Operatorului şi cererea aferentă					
Condiţii extreme ale mediului economic	Crize economice neprevăzute la nivel internaţional ce pot avea efecte puternice asupra	Diminuare a veniturilor operatorului ca urmare a unor dezechilibre economice puternice atât la		X	

general	echilibrului financiar al operatorului.	nivel internațional cât și la nivel național.			
Inflația	Un nivel neprevăzut al inflației.	Afectarea echilibrului financiar al operatorului.		X	
Riscuri financiare					
Finanțare suplimentară	Este necesară o finanțare suplimentară pentru anumite costuri neprevăzute, în vederea asigurării continuității serviciului.	În conformitate cu ROF-ul serviciului și cu normele legate de ajutorul de stat trebuie stabilite situațiile în care pot fi acordate finanțări suplimentare de la bugetul local pentru asigurarea continuității serviciului.	X		
Modificarea dobânzilor bancare	Variațiile dobânzilor pot influența pozitiv sau negativ valoarea finanțărilor prin credite asumate de operator.	Creșterea sau diminuarea costurilor cu creditele angajate de operator.			X
Risc legal și de politică a PMB					
Schimbări legislative generale	Legi, ordonanțe, reglementări care afectează prestarea serviciului față de condițiile actuale.	Exigențe noi asupra modalității de prestare a serviciului.		X	
Schimbări politice	Anumite schimbări la nivel politic ce pot influența	Modificarea cadrului general de prestare a		X	

	cadrul general de prestare a serviciului de administrare a domeniului public și privat de interes local.	serviciului.			
Forță majoră	Evenimentele de forță majoră vor fi definite în ROF-ul serviciului sau contractul de delegare, după caz.	În cazul manifestării unui eveniment de forță majoră pot apărea anumite sistări temporare în prestarea serviciului.		X	
Riscuri legate de performanța operatorului în prestarea serviciului					
Costuri unitare supraevaluate	Neutilizarea unor limite maxime de costuri unitare pe tipuri de operațiuni.	Creșterea costurilor totale ale operatorului.			X
Lipsa definirii și delimitării clare a activităților din cadrul serviciului	În cadrul serviciului, lucrările sau operațiunile realizate nu sunt clar definite și descrise, în vederea delimitării acestora.	Alocarea arbitrară a costurilor pe activități.	X		
Externalizarea activităților din cadrul serviciului de utilitate publică	Eventuala externalizare a unor activități din cadrul serviciului de utilitate publică pot produce implicații majore dacă nu sunt fundamentate pe baza de strategii, politici, calcule de eficiență și de economicitate sau studii	Externalizarea anumitor activități fără o fundamentare riguroasă poate duce la creșterea costurilor sau scăderea calității serviciului.			X

	comparative.				
Creşterea costurilor ca urmare a subcontractării intermediarilor	Lipsa unor politici şi strategii clare privind contractarea şi aprovizionarea cu materiale de la producătorii direcţi şi limitarea intermediarilor prin restricţionarea subcontractării.	Creşterea costurilor operatorului.	X		
Riscul neîndeplinirii cerinţelor specifice impuse prin contractul de delegare	Posibilitatea ca operatorul care prestează serviciul să nu respecte cerinţele contractului de delegare şi nivelurile de performanţă impuse de acesta.	În această situaţie se pot manifesta creşteri ale costurilor de exploatare, prestarea serviciului la un nivel de calitate sub cel prevăzut în cadrul contractului de delegare etc.			X

10.CONCLUZII

Înfiinţarea Companiei Municipale Managementul Traficului Bucureşti SA este justificată de Legea nr. 273/2006, privind finanţele publice locale, care prevede la art. 35:

*" [...] (2) Autorităţile deliberative pot hotărî asupra participării cu capital sau cu bunuri, în numele şi în interesul colectivităţilor locale pe care le reprezintă, **la constituirea de societăţi comerciale** sau la înfiinţarea unor servicii de interes public local ori judeţean, după caz, în condiţiile legii. Autorităţile deliberative pot hotărî achiziţionarea, în numele şi în interesul colectivităţilor locale pe care le reprezintă, de acţiuni la societăţile la a căror constituire au*

participat cu aport de capital sau în natură și pot majora sau diminua capitalul social al acestora, în condițiile legii."

Cadrul legal este definit de normele de drept enumerate mai sus, la care se adaugă Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 109 din 30 noiembrie 2011 privind guvernanța corporativă a întreprinderilor publice, publicată Monitorul Oficial partea I, nr. 883 din 14 decembrie 2011.

Apreciem că față de normele legale enumerate mai sus, gestiunea indirectă a serviciului de management al traficului în Municipiul București se poate face fără a se publica anunțul privind delegarea serviciului pe SEAP, fără licitație publică.

Rezultă că pentru a fi încredințat direct de către CGMB contractul de delegare a serviciului public de management alt traficului în municipiului București, fără a se publica anunțul privind delegarea serviciului pe SEAP și fără licitație publică, operatorul către care se încredințează serviciul trebuie să îndeplinească CONCOMITENT următoarele condiții:

1. Compania Municipală Managementul Traficului București SA să fie o societate înființată în conformitate cu prevederile Legii nr. 31/1990 – **condiție îndeplinită;**
2. Compania Municipală Managementul Traficului București SA să desfășoare exclusiv activități din sfera furnizării/prestării serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT destinate satisfacerii nevoilor de interes public general, pe raza de competentă a Municipiului București - **condiție îndeplinită;**
3. CGMB să exercite asupra Companiei Municipale Managementul Traficului București SA un control similar celui pe care îl exercită asupra propriilor departamente sau servicii - **condiție îndeplinită;**
4. mai mult de 80% din activitățile Companiei Municipale Managementul Traficului București SA să fie efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către CGMB care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de CGMB - **condiție îndeplinită;**
5. să nu există participare privată directă la capitalul Companiei Municipale Managementul Traficului București SA, cu excepția participațiilor care nu oferă controlul sau dreptul de veto, dar a căror existență este necesară potrivit dispozițiilor legale, în conformitate cu tratatele, și care nu exercită o influență determinantă asupra persoanei juridice controlate - **condiție îndeplinită;**
6. să nu existe participare privată la capitalul social al societății, acesta fiind deținut în totalitate de CGMB - **condiție îndeplinită** dacă luăm în considerare faptul că Municipiul București este

asociat unic şi la *Service Ciclop SA*, deci nu ar exista participare privată la capital al noii societăţi, iar în final Municipiul Bucureşti deţine tot capitalul social al noii societăţi.

În concluzie, sunt îndeplinite condiţiile prevăzute de lege pentru **delegare prin atribuire directă** a serviciului public de management al traficului în municipiul Bucureşti.

Apreciem că există suficiente avantaje de natură economică, socială, de mediu care justifică realizarea serviciului public de management al traficului în municipiului Bucureşti şi recomandăm delegarea gestiunii acestuia Companiei Municipală Managementul Traficului Bucureşti SA.

Compania îşi va asuma în totalitate responsabilitatea realizării serviciului în condiţii de profitabilitate, asigurând creşterea continuă a satisfacţiei utilizatorilor.

În final se impune precizarea că prezentul studiu nu intră sub incidenţa respectării criteriilor Altmark deoarece în cadrul acestuia s-a precizat în mod expres că operatorul căreia i se va delega prin atribuire directă serviciul nu va beneficia de compensaţie de la bugetul local al municipiului Bucureşti.

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMANIA PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ

11. Anexa 1

NR CRT	DENUMIRE INTERSECTIE	VALOARE
1	ALEXANDRIEI - INTRAREA POSADA	33.851,00
2	ALEXANDRIEI - RECAS	52.422,00
3	ALEXANDRIEI - STATIE RATB TRAMVAI	64.780,00

ROMANIA

56 AMRSP

4	CALEA GRIVITEI - CIMITIRUL SFANTA VINERI	28.597,00
5	CALEA GRIVITEI - RAR	38.539,00
6	CALEA GRIVITEI – STOICA LUDESCU	28.597,00
7	CALEA RAHOVEI - BARCA	38.557,00
8	CALEA RAHOVEI – ELECTROMAGNETICA - ZAMFIR OLARU	49.531,00
9	CALEA VITAN - MALL	38.711,00
10	FUNDENI - SPITALUL ONCOLOGIC FUNDENI	24.870,00
11	IULIU MANIU - LICEUL TUDOR VLADIMIRESCU	26.122,00
12	ALEXANDRIEI - ANTIAERIANA	46.099,00
13	ALEXANDRIEI - MARGEANULUI	49.401,00
14	CALEA RAHOVEI - ALEXANDRIEI - AMURGULUI - BUZOIENI (PIATA RAHOVA)	73.004,00
15	CALEA RAHOVEI - MIHAIL SEBASTIAN	79.329,00
16	CALEA RAHOVEI - PETRE ISPIRESCU	59.322,00
17	PIATA REGINA MARIA	45.790,00
18	13 SEPTEMBRIE - LIBERTATII	54.597,00
19	A.I. CUZA - MALTOPOL	44.455,00
20	AGRICULTORI - MATEI VOIEVOD	46.691,00
21	ALEXANDRU OBREGIA - NITU VASILE	68.175,00
22	BERCENI - TR.MAGURELE - IRICEANU	69.297,00
23	BRASOV - CRINUL DE PADURE	50.475,00
24	CALEA CALARASI – POPA NAN	43.951,00
25	CALEA DUDESTI - CALEA VITAN	63.903,00
	CALEA FERENTARI - SALAJ - SPATARU PREDA	46.928,00

26		
27	CALEA FLOREASCA - FABRICA DE GLUCOZA	28.101,00
28	CALEA GRIVITEI - DACIA - MIRCEA VULCANESCU	56.140,00
29	CALEA GRIVITEI – I.G.DUCA	50.761,00
30	CALEA PLEVNEI - WITING	35.505,00
31	DINICU GOLESCU - MIRCEA VULCANESCU	52.046,00
32	EMIL RACOVITA - TURNU MAGURELE	33.284,00
33	GHENCEA (PRELUNGIREA) – VALEA OLTULUI	37.285,00
34	ION IRICEANU - OLTENITEI	54.347,00
35	ION MIHALACHE - SANDU ALDEA	33.248,00
36	IZVOR - HASDEU	54.217,00
37	LIBERTATII - NATIUNILE UNITE	64.885,00
38	MARASTI - ALEEA STRANDULUI	41.079,00
39	MIRCEA VODA - UDRISTE - MATEI BASARAB	32.728,00
40	MIRCEA VULCANESCU - POPA TATU	33.995,00
41	NICOLAE CARAMFIL - PIPERA	69.065,00
42	NICOLAE GRIGORESCU - POLICLINICA TITAN	26.279,00
43	ORSOVA - VIRTUTII	49.531,00
44	PIATA MONTREAL (EXPOZITIEI - MARASTI - SOFITEL)	75.823,00
45	POD MARASESTI (MARASESTI – SPLAIUL UNIRII)	47.076,00
46	PROGRESULUI - SPATARU PREDA	36.128,00
47	PROGRESULUI - VESELIEI	18.159,00
48	STIRBEI VODA - LUTERANA	37.015,00

49	TURDA NR. 125	49.268,00
50	OLTENITEI - INTRAREA METEA	52.174,00
51	ALEXANDRU OBREGIA - TURNU MAGURELE - METALURGIEI	53.494,00
52	BARBU VACARESCU - CEAIKOVSKI	36.916,00
53	BASARABIA - CHISINAU – NICOLAE GRIGORESCU	40.275,00
54	BUCURESTII NOI - PAJURA	36.938,00
55	C.A.ROSETTI – VASILE LASCAR	48.243,00
56	CALEA CALARASI - TRAIAN	37.445,00
57	CALEA DUDESTI – UNITATII(POPOVICI TRAIAN)	62.824,00
58	CONSTANTIN BRANCUSI - BARAJUL SADULUI - LUCRETIU PATRASCANU	27.116,00
59	DOAMNA GHICA - LACUL TEI	53.564,00
60	DRUMUL SARII - LT. GAINA	29.154,00
61	JIULUI - NATATIEI	30.649,00
62	LACUL TEI - MAICA DOMNULUI	34.690,00
63	LACUL TEI – TEIUL DOAMNEI	33.399,00
64	NICOLAE GRIGORESCU - POSTAVARULUI	36.851,00
65	NICOLAE GRIGORESCU - THEODOR PALLADY - CAMIL RESSU	57.405,00
66	PANTELIMON - FERDINAND	37.315,00
67	PANTELIMON - RITMULUI	49.858,00
68	PIATA FOISORUL DE FOC (FERDINAND-TRAIAN-I. CAVALER DE FLONDOR)	44.996,00
69	STIRBEI VODA - POPA TATU	35.478,00
70	STIRBEI VODA - POIANA NARCISELOR	20.021,00
	STIRBEI VODA - PUTUL CU PLOPI	20.021,00

CONFORM CU ORIGINALUL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ ROMÂNIA

ROMANIA MUNICIPIUL BUCUREŞTI CONSILIUL GENERAL

Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice AMRSP

62

71		
72	AVERESCU – MARASTI	82.373,00
73	BRASOV - COMPOZITORILOR	101.924,00
74	BRASOV - GHENCEA	67.779,00
75	CONSTRUCTORILOR - VIRTUTII - POPOVAT	94.988,00
76	CRANGASI - CEAHLAU	76.011,00
77	CRANGASI - MIHAILESCU	49.637,00
78	ION MIHALACHE - TURDA	94.314,00
79	MARASTI - ALEXANDRU CONSTANTINESCU	44.135,00
80	BRASOV - DRUMUL TABEREI	108.435,00
81	POD CIUREL (SPLAIUL INDEPENDENTEI - VIRTUTII)	69.721,00
82	BARBU VACARESCU - LACUL TEI	49.034,00
83	BUCURESTII NOI - CHITILA	71.408,00
84	CALEA CALARASI - DELEA VECHE	36.150,00
85	MATEI BASARAB - DELEA NOUA	31.666,00
86	CALEA DUDESTI - MALL	39.757,00
87	CALEA FLOREASCA – GLINKA	44.547,00
88	CALEA GRIVITEI - CARAIMAN	43.951,00
89	CALEA GRIVITEI - CLABUCET	70.742,00
90	CALEA GRIVITEI - ION MIHALACHE	53.056,00
91	CALEA GRIVITEI – LAINICI	44.299,00
92	CALEA GRIVITEI - POLIZU	47.399,00
93	CALEA VITAN - VLAD JUDETUL	39.757,00

94	CONSTANTIN BRANCOVEANU - LUICA	34.870,00
95	ION CAMPINEANU – WALTER MARACINEANU	62.387,00
96	ION MIHALACHE - AV. POPISTEANU	91.843,00
97	ION MIHALACHE - BANU MANTA	69.738,00
98	PIATA DOMENII (ALEXANDRU CONSTANTINESCU - ION MIHALACHE)	54.461,00
99	POD TIMPURI NOI (SPLAIUL UNIRII - N.TRAIAN-VACARESTI-SINCAI)	68.152,00
100	1 DECEMBRIE 1918 - BASARABIA	42.537,00
101	1 DECEMBRIE 1918 - POSTAVARULUI	73.867,00
102	1 DECEMBRIE 1918 - THEODOR PALLADY	68.007,00
103	AMURGULUI - SALAJ	33.154,00
104	BABA NOVAC - CAMPIA LIBERTATII	49.090,00
105	BASARABIA - MORARILOR	64.381,00
106	BUCURESTII NOI - JIULUI - STRABUNA	52.855,00
107	CALEA VITAN – ENERGETICIENILOR	52.180,00
108	CAMIL RESSU - DRISTOR - RAMNICU VALCEA	49.560,00
109	CONSTANTIN BRANCOVEANU - NITU VASILE	35.001,00
110	CONSTANTIN BRANCOVEANU - SECUILOR	36.087,00
111	CONSTANTIN BRANCUSI - NICOLAE GRIGORESCU - BABA NOVAC	38.512,00
112	DINICU GOLESCU - WITING	34.636,00
113	LIVIU REBREANU - NICOLAE GRIGORESCU	175.462,00
114	NERVA TRAIAN - OCTAVIAN GOGA	70.668,00
115	VITAN BARZESTI - METROLOGIEI	30.175,00
	13 SEPTEMBRIE - DRUMUL SARII	98.562,00

116		
117	13 SPETEMBRIE - SEBASTIAN	101.661,00
118	AEROGARII - AV SERBANSCU - NICOLAE CARAMFIL	52.304,00
119	ALEXANDRIEI - CORA	126.174,00
120	ALEXANDRIEI - ACCES JANDARMERIEI	50.390,00
121	ALEXANDRIEI - PENITENCIAR RAHOVA	52.741,00
122	BARBU VACARESCU - GLINKA	80.364,00
123	BERCENI - DOSSAN - IMGB	43.432,00
124	BERZEI - BUZESTI - MIRCEA VULCANESCU	191.560,00
125	BERZEI - CALEA PLEVNEI - VASILE PARVAN	146.402,00
126	BERZEI - STIRBEI VODA (- COBALCESCU)	151.019,00
127	BERZEI - VIRGILIU - DINICU GOLESCU - GENERAL H M BERTHELOT	118.306,00
128	BERZEI - COBALCESCU	69.856,00
129	BUCURESTII NOI - LAMINORULUI	95.485,00
130	BUZESTI - CALEA GRIVITEI	124.809,00
131	BUZESTI - NICOLAE TITULESCU - ION MIHALACHE	99.551,00
132	BUZESTI - OCCIDENTULUI	107.025,00
133	BUZESTI - POPA TATU	84.876,00
134	BUZESTI - SEVASTOPOL	98.118,00
135	CALEA DOROBANTI - LICEUL IL CARAGIALE - STRADA BRUXELLES	45.304,00
136	CALEA FLOREASCA - PIPERA	94.631,00
137	CALEA GIULESTI - SCOALA GENERALA 163	35.878,00
138	CALEA PLEVNEI - MIRCEA VULCANESCU	84.927,00

139	CAMIL RESSU - FIZICIENILOR	122.257,00
140	CHITILA - BAUMAX	73.515,00
141	CHITILA - NEAGOE THEODOR (COLLOSSEUM)	81.957,00
142	COLENTINA - CAMPURI MOSI	62.683,00
143	COLENTINA - DOAMNA GHICA	164.591,00
144	COLENTINA - FUNDENI	131.302,00
145	COLENTINA - KAUFLAND (VLADISLAV VOEVOD)	77.598,00
146	COLENTINA - MAIOR BACILA	61.810,00
147	COLENTINA - NICOLAE CANEA (CARREFOURE)	76.669,00
148	COLENTINA - SPORTULUI	80.041,00
149	COLENTINA - TEIUL DOAMNEI	107.780,00
150	COLENTINA - ZIDURI MOSI	93.256,00
151	DRUMUL SARII - CONSTANTIN MARINESCU	72.973,00
152	DRUMUL SARII - NABUCULUI - EROINA DE LA JIU	39.816,00
153	DRUMUL TABEREI - DRUMUL SARII	26.822,00
154	DRUMUL TABEREI - LOCOTENENT GAINA	56.613,00
155	DRUMUL TABEREI - MIHAELA MARCU - ORIZONT	69.331,00
156	DRUMUL TABEREI - RAUL DOAMNEI	34.783,00
157	DRUMUL TABEREI - ROMANCIERILOR	40.829,00
158	DRUMUL TABEREI - SIBIU	67.369,00
159	DRUMUL TABEREI - VALEA ARGESULUI	78.197,00
160	DRUMUL TABEREI - VALEA IALOMITEI	107.417,00
	DRUMUL TABEREI - VASILE MILEA	81.185,00

161		
162	GIURGIULUI - NUTU ANGHEL - ILIE OPREA	82.453,00
163	GIURGIULUI - TRECERE PIETONI (INTRAREA ACTIUNII)	66.753,00
164	HUEDIN - RESITA - STRAJA	83.338,00
165	IULIU MANIU - LIC INDUSTRIAL NR 8	20.651,00
166	METALURGIEI - CARREFOURE GRAND ARENA	65.888,00
167	MIHAI BRAVU - GHEORGHE PETRASCU (SPITAL VICTOR BABES)	85.239,00
168	MIHAI EMINESCU - VASILE LASCAR	47.360,00
169	MIHAIL SEBASTIAN - KAUFLAND	80.131,00
170	MORARILOR - VERGULUI	73.424,00
171	NITU VASILE - PIATA SUDULUI (CAPAT TROLEIBUZE)	0,00
172	PANTELIMON - VERGULUI - CORA	83.501,00
173	PIATA CONSTITUTIEI (BD UNIRII - LIBERTATII)	89.942,00
174	PIATA DOROBANTI (DOROBANTILOR - RADU BELLER - ROMA - PARIS)	146.316,00
175	PIATA PUISOR (13 SEPTEMBRIE - IZVOR)	169.299,00
176	PIERRE DE COUBERTAINE - VATRA LUMINOASA	49.144,00
177	PIPERA - AV SERBANESCU - BARBU VACARESCU	144.984,00
178	POD VITAN BARZESTI (SPLAIUL UNIRII - CALEA VITAN- VITAN BARZESTI)	99.352,00
179	POPA NAN - MECET	55.541,00
180	PRECIZIEI - METROU PRECIZIEI	58.842,00
181	REAL - TH PALLADY	118.146,00
182	SELLGROS BERCENI - TURNU MAGURELE - FOST LUICA	69.923,00
183	SIBIU - TIMISOARA	96.737,00

184	SPLAIUL INDEPENDENTEI - INTRARE CAMINE POLITEHNICA	52.940,00
185	TIMISOARA - MOINESTI	71.123,00
186	TIMISOARA - VALEA OLTULUI	75.061,00
187	VALEA ARGESULUI - VALEA OLTULUI	44.968,00
188	VALEA IALOMITEI - VALEA OLTULUI	89.228,00
189	VITAN BARZESTI - ACCES VITANTIS	71.577,00
190	SOS. STRAULESTI - STR. CORALILOR	605.964,14
191	BD. EROILOR SANITARI - SC. GEN. NR. 150	920.787,74
192	SOS. FUNDENI - STR. ITCANI	367.928,53
193	BD. LASCAR CATARGIU - STR. G. ALEXANDRESCU	729.013,68
194	STR. MIHAI EMINESCU - STR. ICOANEI	494.669,25
195	CALEA VITAN -STR. ZIZIN	801.918,78
196	BD. IULIU MANIU - STR. RASARITULUI	991.182,76
197	STR. ION IRICEANU - SC. GEN. NR. 102	504.664,41
198	BD. CONSTRUCTORILOR - CALEA CRANGASI	997.699,62
199	CALEA SERBAN VODA - STR. CUTITUL DE ARGINT	1.356.282,93
200	STR. NASAUD - CALEA FERENTARI	949.311,98
201	SOS. BERCENI - BD. METALURGIEI	936.042,98
202	SOS. PANTELIMON - STR. BAICULUI	830.608,39
203	STR. AGRICULTORI - STR. ORZARI	682.224,74
204	PRELUNGIREA FERENTARI - STR. BACHUS	2.510.545,69
205	SOS. FUNDENI - STR. CAMPUL CU NARCISE	623.086,97
	STR. J.L. CALDERON - STR. PICTOR A. VERONA	1.031.156,84

206		
207	BD. DACIA - STR. AUREL VLAICU	716.984,88
208	IANCU CAVALER DE FLONDOR - BD. PACHE PROTOPOPESCU	802.693,46
209	STR. VASILE PARVAN - CALEA PLEVNEI (CAPAT TROLEIBUZ)	730.840,12
210	STR. JIULUI - STR. DRIDU	770.558,17
211	STR. SFANTUL ELEFTERIE - STR. DR. CLUNET	683.210,20
212	BD. GHENCEA - CAPATUL LINIEI 41	1.107.567,21
213	STR. C.A. ROSETTI - CALEA VICTORIEI	774.990,45
214	BD. IULIU MANIU - STR. TIMONIERULUI	720.184,33
215	BD. IULIU MANIU - STR. CENTURII	691.169,23
216	BD. IULIU MANIU - STR. DEZROBIRII	1.104.559,13
217	IULIU MANIU - CERNISOARA	616.660,13
218	IULIU MANIU - VALEA LUNGA	699.026,94
219	IULIU MANIU - APUSULUI	825.860,91
220	IULIU MANIU - ACCES METRO	679.592,76
221	IULIU MANIU - LUJERULUI	25.825,46
222	IULIU MANIU- VALEA CASCADELOR	1.096.608,85
223	IULIU MANIU- BACRIULUI	764.354,63
224	IULIU MANIU - PRAKTIKER	418.752,08
225	IULIU MANIU - VASILE MILEA	5.310,48
226	BATISTEI - J.L. CALDERON	428.272,00
227	CALEA RAHOVEI - SOS. PROGRESULUI	740.896,71
228	CALEA VACARESTI - TINERETULUI	329.744,31

229	CALEA VICTORIEI - DOAMNEI - EFORIE	368.278,28
230	CALEA VICTORIEI - FRANCEZA - ING. MARCONI	221.726,14
231	CALEA VICTORIEI - LIPSCANI	394.167,76
232	COTROCENI - GH. MARINESCU	639.412,57
233	DECEBAL - DRISTOR	473.751,92
234	MIHAI BRAVU - PENES CURCANUL	259.777,10
235	MIHAIL KOGALNICEANU - VASILE PARVAN	403.433,79
236	OLTENITEI - HUSI	248.126,66
237	OLTENITEI - OPRISI ILIE	222.499,45
238	OLTENITEI - SURA MARE	164.942,35
239	PACHE PROTOPOPESCU - HOREI	161.910,47
240	PACHE PROTOPOPESCU - MARIN CALOTA	164.386,06
241	PANDURI - GHIULAMILA	254.424,30
242	PANDURI - MIHAI CIUCA - SC. GEN. 146	227.999,10
243	PANDURI - URDAREANU	232.588,20
244	PIATA MIHAIL KOGALNICEANU	174.246,06
245	PIATA OPEREI	870.431
246	POD COTROCENI	1.178.268,73
247	POD HASDEU	430.852,96
248	PROGRESULUI - NASAUD	543.678,63
249	REGINA ELISABETA - SCHITU MAGUREANU	333.280,87
250	POD IZVOR (SPL. INDEP.- SCHITU MAGUREANU)	482.542,83
	STEFAN CEL MARE - ALEEA CIRCULUI	217.450,31

251		
252	TINERETULUI - BALADEI	238.077,71
253	TINERETULUI - PISCULUI	217.810,77
254	TINERETULUI - TRESTIANA	218.744,85
255	TINERETULUI - VISANA	197.282,85
256	UNIRII - BANCA FIRENZE	217.939,67
257	VIILOR - INTRAREA VIILOR	198.120,16
258	VIILOR - ION BAIULESCU	214.589,39
259	MIRCEA ELIADE - RADU BELLER	88.116,47
260	ALEXANDRIEI - CONEA	72.002,30
261	GLORIEI - JIULUI	44.702,27
262	NITU VASILE - SECUILOR	59.428,45
263	BASARABIA - CAMPIA LIBERTATII	45.848,86
264	BASARABIA - BAIA DE ARAMA	
265	BASARABIA - PESCARUS	507.823,00
266	UVERTURII - DEZROBIRII	93.812,00
267	BUCURESTI TARGOVISTE - ODAI	122.695,00
268	LIVIU REBREANU - 1 DECEMBRIE 1918	361.101,00
269	CALEA DOROBANTI - MONETARIEI	563.744,00
270	PIATA VICTORIEI - REABILITARE	1.095.172,91
271	POLONA - MIHAI EMINESCU	347.721,23
272	POLONA - DACIA	
273	DRUMUL TABEREI 34	228.586,00

274	GIURGIULUI - ANGHEL MOLDOVEANU	1.360.974,91
275	GIURGIULUI - BRADETULUI	
276	GIURGIULUI - CIMITIRUL EVREIESC	
277	GIURGIULUI - DRUMUL GAZARULUI	
278	GIURGIULUI - LUICA	
279	GIURGIULUI - OLTENITEI	
280	GIURGIULUI - P.S. DUMITRESCU	1.105.882,44
281	GIURGIULUI - TOPORASI	
282	GIURGIULUI - VERIGEI - STOIAN MILITARU	
283	GIURGIULUI - CFR PROGRESULUI	
284	GIURGIULUI 5 INTRERSECTII	1.105.882,44
285	CONSTRUCTORILOR - GIULESTI	545.761,81
286	MARGEANULUI - PETRE ISPIRESCU	455.990,78
287	UVERTURII - APUSULUI	281.650,52
288	ALEXANDRIEI - RAHOVA	571.045,88
289	FUNDENI - MOTO	482.611,86
290	GHENCEA - CIMITIR	504.878,07
291	SPLAIUL INDEPENDENTEI - POLITEHNICA	853.678,17
292	STRAJA - RESITA	886.271,36
293	BASARAB - COPOSU	571.828,23
294	MIHAI BRAVU - PATRASCANI	689.713,79
295	ACCES DEPOU COLENTINA	683.214,75
	CAP LINIE 21 - COLENTINA	568.906,07

296		
297	POLIGRAFIEI - TIPOGRAFILOR	944.343,85
298	TARGOVISTE - SISESTI	936.645,27
299	BRAD - SISESTI	618.695,80
300	OASPETI - SISESTI	814.497,07
301	BARBU VACARESCU - TITEICA	704.578,32
302	CHITILA - LAMINORULUI	956.167,45
	SISTEM MANAGEMENT TRAFIC MUNICIPIUL BUCURESTI - **149 INTERSECTII**	101.497.885,27

CONFORM CU ORIGINALUL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI
ROMÂNIA
DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ

ROMÂNIA
CONSILIUL GENERAL

70
AMRSP

ANEXA 2 H.C.G.M.B
Nr. 98/2018

CAIET DE SARCINI
AL SERVICIULUI PUBLIC DE ADMINISTRARE A DOMENIULUI PUBLIC SI PRIVAT PENTRU ASIGURAREA MANAGEMENTULUI TRAFICULUI IN MUNICIPIUL BUCUREŞTI

CAPITOLUL I
OBIECTUL CAIETULUI DE SARCINI

Art. 1.
Prezentul Caiet de Sarcini stabileşte condiţiile de efectuare a serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul Bucureşti, stabilind nivelurile de calitate şi condiţiile tehnice necesare efectuării acestuia în condiţii de eficienţă şi siguranţă.

Art. 2.
Prezentul Caiet de Sarcini a fost elaborat spre a servi drept documentaţie tehnică şi de referinţă în vederea stabilirii condiţiilor specifice de efectuare a serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul Bucureşti, indiferent de tipul de gestiune.

Art. 3.
Caietul de Sarcini face parte integrantă din documentaţia necesară efectuării activităţilor de realizare a serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul Bucureşti şi constituie ansamblul cerinţelor tehnice de bază.

Art. 4.
Prezentul Caiet de Sarcini conţine specificaţiile tehnice care definesc caracteristicile referitoare la nivelul calitativ, tehnic şi de performanţă şi siguranţă în exploatare.

Art. 5.
Terminologia utilizată este cea prevăzută în Regulamentul serviciilor din sistemul integrat de management al traficului în Municipiul Bucureşti, aprobat prin Hotărâre a autoritatii administratiei publice locale.

CAPITOLUL II
CERINŢE ORGANIZATORICE MINIMALE

Art. 6.
Operatorul serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul Bucureşti va asigura:
a) numărul şi tipul de echipamente, dispozitive, platforme şi aplicaţii necesare fluidizării traficului care satisfac condiţiile impuse privind siguranţa circulaţiei şi fluidizarea traficului, precum şi protecţia mediului;
b) informarea operativă despre starea automatelor de trafic a tuturor utilizatorilor interesaţi;
c) asigurarea fluenţei traficului prin:
- corelarea vitezei de deplasare cu capacitatea de evacuare în flux continuu a intersecţiilor, zonelor cu limitări şi restricţii;
- informarea în timp real a participanţilor la trafic asupra restricţiilor şi a vitezei optime de circulaţie;
- corelarea sectoarelor semaforizate cu sectoarele dotate cu panouri de informare;
- crearea de sectoare de control pentru prevenirea nerespectării restricţiilor;

d) integrarea în sistem de echipamente eterogene pentru păstrarea caracterului de sistem flexibil şi deschis;
e) încadrarea în standardele europene din domeniu (norme de interconectare, clase de precizie, fiabilitate, compatibilitate electromegnetică etc);
f) sistem operaţional 24 de ore pe zi;
g) sistemul integrat de management al traficului rutier se va baza pe tehnologii GIS şi platforme IT evoluate, care să asigure suportul informaţional şi decizional;
h) arhitectura sistemului utilizat va ţine cont de cerinţele operaţionale şi va alege componentele hardware şi platforme software care să permită:
- monitorizarea centralizată a traficului rutier;
- monitorizarea parametrilor de mediu;
- managementul tratării incidentelor;
- elaborarea de rapoarte specifice;
- telesupraveghere parametri critici pe toate tronsoanele de circulaţie;
- implementare algoritmi de estimare, predicţie, evaluare şi prognozare a fluidizării traficului;
i) informarea în timp real despre starea curentă, intervenţii de urgenţă, raportări statistice;
j) tehnologiile utilizate de către sistem trebuie să permită:
- achiziţia de date prin senzorii de trafic, interfeţe cu sistemele pentru determinarea emisiilor poluante;
- comunicarea datelor se va face prin cablu şi wireless;
- controlul fluxului de vehicule prin automatele de trafic;
k) personal calificat, echipamente şi mijloace de transport adecvate, necesare intervenţiei operative din cadrul sistemului integrat de management al traficului;
l) centrul de control al traficului trebuie să aibă configurat şi instalat următoarele:
- componentele centralizate ale fiecărui subsistem;
- interfeţele dintre subsisteme;
- subsistemul de management al defectelor prin care se asigură gestiunea echipamentelor, planificarea intervenţiilor asupra echipamentelor, gestiunea incidentelor şi avariilor raportate la statistici;
- interfaţa grafică comună.
m) menţinerea stării tehnice corespunzătoare a echipamentelor, dispozitivelor, platformelor utilizate;
n) respectarea indicatorilor de performanţă şi de calitate stabiliţi prin contractul de delegare a gestiunii sau prin hotărârea de dare în administrare a serviciului şi precizaţi în Regulamentul serviciilor din sistemul integrat de management al traficului, elaborat şi aprobat de Autoritatea administraţiei publice locale;
o) furnizarea către Autoritatea administraţiei publice locale a informaţiilor solicitate şi accesul la toate informaţiile necesare, în vederea verificării şi evaluării funcţionării şi dezvoltării serviciilor din sistemul integrat de management al traficului;
p) realizarea unui sistem de evidenţă a sesizărilor şi reclamaţiilor şi de rezolvare operativă a acestora;
q) statistica accidentelor şi analiza acestora;
r) aplicarea de metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare;
s) respectarea reglementărilor legale în vigoare din domeniul serviciilor din sistemul integrat de management al traficului;
t) respectarea legislaţiei în vigoare privind securitatea şi sănătatea în muncă, protecţia mediului, precum şi situaţiile de urgenţă;
u) planificarea lucrărilor de întreţinere şi reparaţii a echipamentelor, dispozitivelor şi platformelor utilizate, conform normativelor aflate în vigoare;
v) alte condiţii specifice stabilite de Autorităţile administraţiei publice locale.

Art. 7.
Obligaţiile şi răspunderile operatorului sunt cuprinse în Regulamentul serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul Bucureşti.

Art. 8.
(1) Condiţiile de realizare a investiţiilor, precum şi a altor cheltuieli pe care le va face operatorul serviciului din sistemul public de administrare a sistemului integrat de management al traficului, modul de aprobare şi decontare a acestora se vor stabili în contractul încheiat între autoritatea administraţiei publice locale şi operatorul serviciului public.
(2) Finanţarea cheltuielilor de capital pentru realizarea investiţiilor, se asigură din următoarele surse:
a) fonduri proprii ale operatorului;
b) fonduri alocate de la bugetul local;
c) fonduri nerambursabile obţinute prin aranjamente bilaterale sau multilaterale;
d) finanţări de la bugetul de stat, în condiţiile legii;
e) alte surse, constituite potrivit legii.
(3) Obiectivele de investiţii se realizează cu respectarea prevederilor legale în vigoare, privind elaborarea, avizarea şi aprobarea documentaţiilor de execuţie, a prevederilor legale în vigoare privind autorizarea executării lucrărilor de construcţii, precum şi a documentaţiilor de urbanism şi amenajarea teritoriului aprobate, conform legii.

CAPITOLUL III
REALIZAREA SERVICIULUI PUBLIC DE ADMINISTRARE A SISTEMULUI INTEGRAT DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREŞTI

SECTIUNEA 1
ACTIVITATILE DE ADMINISTRARE A SISTEMULUI INTEGRAT DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI DIN MUNICIPIUL BUCUREŞTI

Art. 9.
Operatorul serviciului de administrare a sistemul integrat de management al traficului din municipiul Bucuresti are dreptul să efectueze, în condiţiile legislaţiei în vigoare, întreţinerea şi operarea sistemului de semnalizare, supraveghere, dirijare şi gestionare a traficului în scopul asigurării fluidizării şi siguranţei circulaţiei auto şi pietonale al sistematizării şi optimizării acestuia în condiţii de eficienţă tehnico-economică cu respectarea tehnologiilor şi a instrucţiunilor tehnice de exploatare.

Art. 10.
Operatorul are permisiunea de a desfăşura activităţile privind semnalizarea rutieră şi managementul traficului în condiţiile legii, în aria administrativ-teritorială a municipiului Bucureşti sau în zona Metropolitană, după caz.

Art. 11.
Domeniul de aplicare a prezentului regulament sunt rutele de transport urban, drumurile de legătură între localităţile din zona metropolitană, inclusiv străzile din localităţile respective.

Art. 12.
Prestarea serviciului se va face conform programului anual de lucrări, întocmit şi fundamentat anual de către operator şi avizat de către autorităţile administraţiei publice locale, după caz. Programul anual de lucrări însoţit de fişele de fundamentare şi memoriile tehnico-economice justificative va sta eventual la baza alocării subvenţiilor din bugetele locale pentru activitatea ce urmează a fi prestată şi vor fi aprobate odată cu aprobarea bugetelor locale, anuale.

Art. 13.
Mijloacele de semnalizare rutieră, marcajele orizontale, echipamentele de dirijare a traficului şi circulaţiei precum şi poziţia acestora sunt prevăzute în *Anexa nr. 1* la prezentul caiet de sarcini.

Art. 14.
Mijloacele de monitorizare a traficului sunt prevăzute în *Anexa nr. 2* la prezentul caiet de sarcini.

SECTIUNEA 2
LUCRĂRI DE ÎNTREŢINERE ŞI REPARAŢII

Art. 15
Lucrările de întreţinere şi reparaţie a sistemului integrat de management al traficului vor cuprinde:
a) lucrări de întreţinere (L.I.);
b) lucrări de reparaţii curente (R.C.);
c) lucrări de reparaţii capitale (R.K.);
(1) Lucrările de întreţinere (L.I.) - au caracter permanent executându-se în tot cursul anului din întregul sistem integrat de management al traficului din Municipiul Bucureşti, în scopul menţinerii tuturor echipamentelor, elementelor de semnalizare rutieră în condiţii tehnice corespunzătoare desfăşurării continue şi fără pericol a circulaţiei.
(2) Lucrările de reparaţii curente (R.C.) - se execută periodic în scopul compensării parţiale sau totale a uzurii sau degradării elementelor componente ale sistemului elementelor de semnalizare rutieră, spre a fi repuse în funcţiune în condiţii normale de exploatare şi siguranţă a circulaţiei. Lucrările de reparaţii curente asigură, după caz, îmbunătăţirea, repararea sau chiar înlocuirea elementelor care au suferit deteriorări, în cazul în care nu mai pot fi remediate prin lucrări de întreţinere.
(3) Lucrările de reparaţii capitale (R.K.) - reprezintă complexul de lucrări care se execută la intervale mai mari de timp, la sfârşitul unei durate normale de funcţionare, în scopul compensării totale a uzurii fizice şi morale a unor componente din sistem sau a elementelor de semnalizare rutieră.
Pentru lucrările de reparaţii capitale efectuate la mijloacele fixe aparţinând sistemului integrat de management al traficului, la terminarea acestora se va ţine cont ca parametri tehnici să nu fie modificaţi şi să corespundă celor iniţiali sau să aibă un nivel superior

Art. 16
Intretinerea si repararea instalaţiilor de semnalizare luminoasă şi detecţie
I. Intretinerea instalaţiilor de semnalizare luminoasă şi detecţie
Lucrările de întreţinere a instalaţiilor de semnalizare luminoasă şi detecţie vor cuprinde:
a) verificarea zilnică a integrităţii şi funcţionării corecte a fiecărei instalaţii, prin control vizual al fiecărui ochi de semafor (rutier şi pietonal) a semafoarelor şi a dulapurilor de automatizare;curăţirea subansamblelor ce concură la vizibilitatea semaforului;
b) revizia şi verificarea periodică a stării reţelei de cabluri electrice aferente instalaţiei de semaforizare (conexiuni, continuităţi, rezistenţe de izolaţie etc.), precum şi legăturile de protecţie la pământ şi la nulul de protecţie;
c) verificări, încercări şi probe ale funcţionării echipamentului electronic de dirijare;
d) verificarea detectorilor de trafic;
e) verificarea integrităţii dulapului de semaforizare;
f) verificarea sistemului de închidere a automatului;
g) curăţirea internă şi externă a automatului de semaforizare (praf şi depuneri de particule);
h) verificarea tensiunilor de alimentare de la reţea şi de la sursele de tensiune stabilizată ale automatului;
h) verificarea execuţiei corecte a programului de semaforizare prin urmărirea a 2, 3 cicluri de semaforizare, conform documentaţiei de însoţire (diagrama de semaforizare);
i) verificarea originalităţii programului de semaforizare înmagazinat (corespondenţa programului de dirijare înmagazinat în automat cu cel stabilit de beneficiar);
j) verificarea funcţionării detectoarelor de trafic (unde există);
k) ajustarea informaţiilor privind ora şi ziua curentă;
l) verificarea funcţionării protecţiilor la „roşu ars" şi „verde antagonist";
m) curăţirea prin spălare a corpurilor de semafor;

n) ajustarea planurilor de desfăşurare a fazelor de semaforizare (în conformitate cu solicitările beneficiarului).
o) verificarea marcajelor orizontale şi refacerea parţială a sectorului în care marcajul a suferit degradări.

II. Repararea instalaţiilor de semnalizare luminoasă şi detecţie
Lucrările de reparaţii la instalatiile de semnalizare luminoasă şi detecţie vor cuprinde:
a) înlocuirea modulelor defecte cu LED-uri noi;
b) înlocuirea subansamblelor deteriorate sau învechite ale corpurilor de semafoare;
c) înlocuirea cablurilor electrice şi clemelor deteriorate;
d) repararea şi punerea în funcţiune a instalaţiilor în caz de defecţiune;
e) înlocuirea automatelor uzate, cu durata de viaţă expirată sau care nu mai prezintă garanţii din punct de vedere al siguranţei în exploatare;
f) înlocuirea corpurilor de semafor uzate, cu durata de viaţă expirată, cu performanţe optice necorespunzătoare şi care nu mai prezintă siguranţă în exploatare;
g) înlocuirea subansamblelor uzate sau deteriorate ale stâlpilor de semafor;
h) înlocuirea stâlpilor de semafor uzaţi care nu mai prezintă siguranţă în exploatare;
i) încercări, verificări şi probe ale automatelor de dirijare după efectuarea lucrărilor de reparaţii ale instalaţiilor de semaforizare (înaintea repunerii în funcţiune);
j) repunerea în funcţiune a automatelor de dirijare;
k) înlocuirea modulelor electronice defecte din componenţa automatelor de dirijare;
l) refacerea completă a marcajelor

Art. 18
(1) Lucrările în regim de urgenţă se execută în caz de:
a) accidente de circulaţie;
b) furturi, vandalism;
c) cauze naturale;
d) defecţiuni majore sau avarii la automatele de semaforizare şi sistemele de monitorizare;
(2) Din considerente de siguranţă şi fluenţa traficului, lucrările de remediere se vor executa cu operativitate maximă.
(3) În cazul accidentelor de circulaţie, costul avariilor instalaţiilor de semaforizare şi sistemelor automate de monitorizare va fi suportat de către asigurator sau de către vinovat, după caz.

Art. 23
Marcaje rutiere
Marcajele a căror suprafaţă este plană (netedă) şi care nu au valori de retroreflexie nocturnă pe timp umed notabile, sunt definite ca marcaje de tip I. Marcajele rutiere care au o retroreflexie accentuată în condiţii de noapte şi ploaie, se numesc marcaje de tip II. în literatura de specialitate, ele sunt denumite după geometrie şi mod de execuţie - marcaje profilate, marcaje de tip aglomerat, marcaje structurate etc. (multi-dot, stochastic, tumble-strip).

Art. 24
Marcajele rutiere utilizate pentru semnalizare orizontală cuprind: marcaje longitudinale, săgeţi, simboluri sau marcaje care se aplică pe suprafaţa drumului.
Sistemele de marcaj rutier executate "in situ" sunt compuse din materiale de marcaj fluide (sau fluidizabile) şi materiale de adaos/împrăştiere, care se combină direct pe suprafaţa carosabilă.
Conform SR 1848-7 tipurile de vopsele/materiale pentru marcaj frecvent utilizate sunt următoarele:
a) *vopsea de marcaj monocomponentă, cu solvent organic,* care formează peliculă prin uscare la aer;
b) *vopsea de marcaj monocomponentă, pe bază de apă,* care formează peliculă prin uscare la aer;
c) *produse bicomponente* pe bază de metil metacrilat (*MMA*) pentru aplicarea la rece în strat subţire prin pulverizare şi/sau în strat gros - marcaj neted, structurat, aglomerat, spot/multidot) şi rezonator care formează peliculă prin întărire în urma reacţiei chimice dintre componente;

d) *produse termoplastice pentru aplicarea la cald în strat subţire* (prin pulverizare) sau în strat gros (prin extrudare) - marcaj neted, structurat (spot/multidot) şi rezonator care formează pelicula prin răcire;
e) *produse antiderapante* pentru aplicarea manuală, de tip produse bicomponente (pe bază de metil metacrilat - MMA) sau de tip termoplastic. Acestea se aplică la cald sau la rece, la grosimi medii de la 3mm până la 5mm, cu adâncimi de textură de la 0,5 mm până la 2,00 mm. Produsele antiderapante conţin agregate cu duritate ridicată care asigură creşterea aderenţei la rulare. Pelicula se formează în urma reacţiei dintre componente sau prin răcire. Valoarea minimă a SRT este de 60 (S4) conform SR EN 1436. Valoarea minimă a adâncimii medii a texturii şi a macrotexturii MTD este 1,2 mm determinată conform SR EN 13036-1;
f) *marcaje prin săgeţi, inscripţii, figuri, precum şi alte marcaje cu suprafaţă redusă* pot fi executate manual, în strat subţire sau gros, cu ajutorul şabloanelor corespunzătoare sau din elemente termoplastice prefabricate. Retroreflexia este asigurată de microbile de sticlă aplicate pe suprafaţa marcajului.

Art. 25
Materialele de adaos sunt reprezentate de substanţe utilizate pentru creşterea aderentei ("primer"), adezivi, diluanţi, material retroreflectiv, material antiaderent sau amestecuri aderento-retroreflexive.

Art. 26
Produsele de marcaj prefabricate livrate în formă de plăci, rulouri, benzi şi la care aderenţa la substrat se realizează cu adeziv, prin încălzire (material şi/sau substrat), se vor aplica prin respecatarea tehnologiei de aplicare. Aici se încadrează foliile acrilice sau cu substrat neutru (folie aluminiu, ţesătură textilă etc.) şi preformatele termoplastice. Tot aici, pot fi incluse materiale, precum butonii rutieri aplicaţi sau încastraţi, din material plastic, conform SR EN 1463-1 şi simbolurile grafice aplicate (replicarea simbolisticii indicatoarelor rutiere sau inscripţiile) pe suprafaţa carosabiă, dar care nu fac obiectul prezentelor instrucţiuni.

Art. 27
Pentru creşterea rugozităţii materialele de marcaj reflectorizant, utlizate în procesul de marcare se va putea adăuga material de adaos antiderapant, în aşa fel încât, să nu afecteze retroreflexia marcajui.

Art. 28
(1) Fiecare dintre produsele pentru marcaj vor fi utilizate în funcţie de tipul de marcaj (de tip I sau de tip II) şi performanţele solicitate (durabilitate, rezistenţă la uzură, vizibilitate în orice condiţii), zona şi perioada calendaristică în care se execută marcajele, recomandările specifice din fişa tehnică.
(2) Standardul european SR EN 1871 stabileşte proprietăţile fizice ale produselor pentru marcare rutieră utilizate pentru "Semnalizare orizontală".

Art. 29
Marcajele rutiere se execută cu caracter permanent sau temporar şi se realizează cu produse de marcare de culoare albă şi culoare galbenă. Acestea pot fi:
a) *marcajul permanent* - este marcajul cu durata de viaţă funcţională pentru care se acordă garanţie de execuţie şi se realizează cu produse de marcare de culoare albă şi culoare galbenă.
b) *marcajul temporar* - este marcajul a cărui durată de viaţă funcţională este limitată, nu se poate stabili garanţie pentru execuţie şi se realizează cu produse de marcare de culoare galbenă sau albă.

Art. 30
Pentru o vizibilitate nocturnă, corespunzătoare a marcajelor, se vor utiliza materiale de adaos retroreflectorizante, în principal material cu microsfere de sticlă cu granulaţie de 0,1-2 mm, necesare realizării unei combinaţii de reflexie şi refracţie a luminii incidente generate de farurile automobilelor, ce permite ca o parte din aceasta să fie reflectată înapoi spre şofer.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 31

(1) Pentru efectul de atenţionare acustică, se vor elabora proceduri care să stabilească un prag de intensitate a semnalului sonor de la care începe receptivitatea conducătorului autovehiculului.

(2) Validarea acestor parametri se poate face prin testare în teren, folosind un autovehicul standard care să ruleze la viteza maximă admisibilă pentru acel sector de drum, peste sectorul de test care se marchează de regulă la începutul fiecărui proiect în faza de validare a tipului de marcaj de către Consultant.

Art. 32

Covoarele antiderapante se execută în zonele în care trebuie să se asigure o stabilitate transversală bună a vehiculelor şi/sau un coeficient de frecare ridicat pentru micşorarea spaţiului de frânare a vehiculelor, de exemplu: viraje periculoase, ieşiri de pe autostrăzi sau drumuri expres, treceri de pietoni etc. Pentru evidenţierea zonei periculoase pe care este amplasat, covorul rutier antiderapant se realizează din material intens colorat, de obicei roşu (pentru a evidenţia pericolul), verde (pentru alte aplicaţii specifice, de exemplu zonele destinate circulaţiei bicicletelor), albastru, negru etc.

Pe aceste covoare se pot aplica şi alte elemente de semnalizare orizontală, cum ar fi marcaje rutiere care servesc la dirijarea circulaţiei şi marcaje pentru avertizarea sau îndrumarea participanţilor la trafic.

Art. 33

(1) Materialul utilizat conţine lianţi polimerici modificaţi care încorporează agregate minerale.

(2) Grosimea peliculei aplicate pe carosabil este de minim 4000 pm, structura materialului asigurând o aderenţă foarte ridicată, pe suprafeţe bituminoase noi sau vechi, fără degradări. La îmbrăcămințile din beton de ciment pentru îmbunătăţirea aderenţei se va aplica primer.

Art. 34

Covoarele antiderapante se realizează din produse de marcare speciale pentru astfel de aplicaţii şi pot fi realizate din produse de marcare termoplastic cu agregate minerale aplicate la cald sau produse plastice aplicate la rece.

Art. 35

Materialele pentru marcajele rutiere antiderapante formate din material polimeric termoplastic se aplică manual şi se realizează prin distribuirea uniformă a materialului în stare topită, cu ajutorul unor racluri sub formă de cadre metalice. Prin răcire se formează o peliculă coezivă cu grosimi cuprinse între 4-6 mm, având efect puternic antiderapant.

Art. 36

Soluţia tehnică optimă care să asigure un marcaj rutier funcţional în condiţiile de exploatare şi de mediu înconjurător (regim pluvial, temperaturi anuale etc.) specifice fiecărui segment de drum în parte, rămâne la latitudinea specialistului. Alegerea tipului de marcaj, a materialului, a grosimii stratului de aplicare şi durata de garanţie, respectiv de exploatare dorite, trebuie coroborate cu valorile MZA (media zilnică anuală de trafic), densitatea de trafic greu, intensitatea acţiunilor de deszăpezire pe sectorul de drum, tipul şi starea infrastructurii.

Art. 37

Sistemele de marcare trebuie executate conform regulilor de prelucrare ale producătorului materialelor. Compoziţia materialului pentru sistemele de marcare utilizate trebuie să corespundă compoziţiei pentru care a fost certificat produsul.

Art. 38

Tehnologiile privind executarea marcajului se va face cu respectarea legislaţiei şi a normativelor tehnice specifice aflate în vigoare.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 19
Programul cadru anual de lucrări şi activităţi specifice sistemului integrat de management al traficului este prevăzut în Anexa nr. 4 la prezentul caiet de sarcini.

Art. 20
Evidenţa lucrărilor efectuate se va ţine zilnic, decontarea acestora făcându-se lunar, pe baza situaţiilor de lucrări.

Art. 21
Controlul calităţii lucrărilor de orice categorie şi instalaţii aferente acestora efectuate, se va face de către responsabilul tehnic cu execuţia iar recepţia acestora se va face pe bază de procese verbale de recepţie la terminarea lucrărilor cu respectarea prevederilor Regulamentului de receptie a lucrarilor in constructii si instalatii aferente acestora aprobat prin HG 273/1994.

Art. 22
Confirmarea lucrărilor se asigură lunar, de reprezentanţii autorităţii administraţiei publice locale, în baza Programului de lucrări avizat.

Art. 39
Prestarea activităţii se va desfăşura cu respectarea prevederilor legislaţiei de mediu, protecţiei muncii şi prevenirii şi stingerii incendiilor, în vigoare, astfel:
a) Ordonanţa nr. 43/1997 privind regimul drumurilor;
b) Ordonanţa nr. 71/2002 actualizată, privind organizarea şi funcţionarea serviciilor publice de administrare a domeniului public şi privat de interes local;
c) Ordonanţa de Urgenţă nr. 195/2002 privind circulaţia pe drumurile publice, republicată şi actualizată;
d) Legea nr. 265/29.06.2006 pentru aprobarea Ordonanţei de Urgenţă a Guvernului nr. 195/22.12.2005 privind protecţia mediului, cu modificări şi completări ulterioare.
e) Legea nr. 319/2006 – Legea securităţii şi sănătăţii în muncă, cu modificările şi completările ulterioare.
f) Norme Metodologice de aplicare a prevederilor Legii nr. 319/2006, aprobate prin H.G. nr. 1425/2006.
g) Legea nr. 307/12.07.2006 privind apărarea împotriva incendiilor.
h) Legea nr. 481/2004 privind protecţia civilă.
i) Ordinul nr. 163/2007 pentru aprobarea Normelor generale de protecţie împotriva incendiilor, precum şi alte reglementări în vigoare specifice domeniilor.

Art. 40
Prestarea activităţilor de semnalizare rutieră şi managementul traficului în municipiul Bucureşti se va executa astfel încât să se realizeze:
a) continuitatea activităţii, indiferent de anotimp şi condiţiile meteo, cu respectarea prevederilor contractuale;
b) îndeplinirea indicatorilor de calitate a prestării activităţii, specificaţi în normativele în vigoare;
c) controlul calităţii serviciului prestat;
d) respectarea procedurilor interne de prestare a activităţii;
e) ţinerea la zi a documentelor cu privire la prestarea serviciului;
f) respectarea Regulamentului serviciului public de administrare a domeniului public şi privat al municipiului Bucureşti, aprobat de autoritatea administraţiei publice locale, în condiţiile legii;
g) prestarea activităţii în baza principiilor de eficienţă economică, având ca obiectiv reducerea costurilor de prestare a serviciului;
h) asigurarea dotărilor şi resurselor materiale necesare pentru prestarea serviciului în întreaga arie administrativ-teritorială încredinţată;
i) reînnoirea echipamentelor, dispozitivelor şi aplicaţiilor, în vederea creşterii eficienţei în exploatarea acestuia, încadrării în normele naţionale privind emisiile poluante şi asigurării unui serviciu de calitate;

R1

j) asigurarea, pe toată durata de executare a serviciului de personal calificat și în număr suficient;
k) urmărirea și înregistrarea indicatorilor de performanță pentru serviciul de canalizare aprobați;
l) instituirea unui sistem prin care să poată primi informații sau să ofere consultanți și informații privind orice problemă sau incidente care afectează sau pot afecta siguranța, funcționalitatea și/sau alți indicatori de performanță;
m) informarea utilizatorilor despre planificarea anuală a lucrărilor de reparații capitale și modernizare ce se vor efectua, care pot afecta calitatea serviciului;
n) un sistem de înregistrare, investigare, soluționare și raportare privind reclamațiile făcute în legatură cu calitatea serviciilor.

Art. 41
Reglementări tehnice utilizate în prestarea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului sunt:
a) AND 600 – 2010 - Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel și în sens giratoriu;
b) NP 116-04 - Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi;
c) C243 - Instrucțiunile tehnice pentru efectuarea măsurătorilor și sondajelor de trafic din localități și teritoriul de influență;
d) C242/1993 - Normativ pentru elaborarea studiilor de circulație din localități și teritoriul de influență; Legea nr. 413/2002 privind aprobarea O.G. nr.79/2001 pentru modificarea și completarea O.G. nr. 43/1997 privind regimul drumurilor;
Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice;
e) PD - 189/2012 - Normativ pentru determinarea capacității de circulație a drumurilor publice;
f) AND 584/2012 - Normativ pentru determinarea traficului de calcul pentru proiectarea drumurilor din punctul de vedere al capacității portante și al capacității de circulație;
g) DD 506/2001 - Normativ privind determinarea stării tehnice a drumurilor moderne.
h) CD 155/2001 - Normativ privind stabilirea cerințelor tehnice de calitate a drumurilor, legate de cerințele utilizatorilor NE 021/2003;
i) Tehnica traficului rutier. Terminologie. STAS 4032/2-1992 Calculul capacității de circulație pentru străzi;
j) STAS 10144-5-89 - Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (metoda analitică);
k) PD 177-2001 - Normativ de dimensionare a structurilor rutiere rigide;
l) NP 08/2002 - Normativul privind întreținerea și repararea drumurilor publice – indicativ AND 554-2004;
m) Etapele metodologice constau din: determinarea caracteristicilor principale ale traficului în anul de bază 2016;
n) C 243/1993 "măsurători, anchete și sondaje de trafic în localități și teritoriul de influență";
Instrucțiuni AND 517/1993 - Instrucțiuni pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și rigide;
o) SR 7348/2002 – echivalarea vehiculelor fizice în vehicule etalon (autoturisme);

Art. 42
Anexele 1-6 fac parte integrantă din prezentul Caiet de Sarcini pentru efectuarea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București

Anexa nr. 1 la
Caietul de Sarcini pentru efectuarea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul Bucureşti

Tabelul nr. 1 - Mijloacele de semnalizare rutieră şi dirijare a traficului

Nr. crt.	Tip	UM	Cantitate	Caracteristici	Starea tehnică
I	**SEMAFORIZARE**				
1.	Semafoare rutiere - cu lampă - cu led				
2.	Cronometre de trafic				
3.	Indicatoare de circulaţie cu leduri				
4.	Echipamente de dirijare trafic auto, specializate				
5.	Echipamente de dirijare cu butoni pentru pietoni				
II	**SEMNALIZARE VERTICALĂ**				
1.	Indicatoare de circulaţie				
III	**SEMNALIZARE ORIZONTALĂ**				
1.	Marcaje longitudinale				
2.	Marcaje transversale				
3.	Marcaje diverse				

Anexa nr. 2 la
Caietul de Sarcini pentru efectuarea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București

Tabelul nr. 2 - Echipamente de monitorizare a traficului rutier

Nr. crt.	Denumire echipament	Tip	Număr existent	Locație	An de fabricație	Starea tehnică
1.	Camera video tip					
2.	Server					
3.	Softuri de bază şi specializate					
4.	Fibra optică aeriană					
5.	Detectori (bucle inductive) - transversal - longitudinal - avansate					

CONFORM CU ORIGINALUL

ROMANIA • PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREŞTI • DIRECŢIA ASISTENŢĂ TEHNICĂ ŞI JURIDICĂ

ROMANIA AMRSP Autoritatea Metropolitană pentru Gestionarea Serviciilor Publice

Anexa nr. 3 la
Caietul de Sarcini pentru efectuarea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București

Tabelul nr. 3 - Dotarea cu utilaje, echipamente și mijloace de transport pentru desfășurarea activității de management trafic

Tip	Necesar minim	Număr existent	Caracteristici	Starea tehnică	An de fabricație

CONFORM CU ORIGINALUL

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI • ROMÂNIA • DIRECȚIA ASISTENȚĂ TEHNICĂ ȘI JURIDICĂ

ROMÂNIA CONSILIUL GENERAL

AMRSP Autoritatea Metropolitană de Reglementare a Serviciilor Publice

85

Anexa nr. 4 la
Caietul de Sarcini pentru efectuarea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul Bucureşti

Program cadru de lucrări cu regim special permanent

Nr. crt.	Denumire lucrare	Planificat cantitativ	Periodicitatea efectuării lucrărilor (nr. intervenţii/perioada)
I	**SEMAFORIZARE**		
1.	Verificarea vizuală, cu un autoturism, a stării fizice, a corpurilor de semafoare, a lentilelor nesupravegheate de echipamente şi înlocuirea celor arse.		
2.	Verificarea, cu un autoturism, a funcţionării sincronizate în undă verde a semafoarelor şi funcţionarea în galben intermitent a lentilelor de la trecerile de pietoni inainte de ora 6,30.		
3.	Verificarea, cu un autoturism, a funcţionării sincronizate în undă verde a semafoarelor şi funcţionarea în galben intermitent a lentilelor de la trecerile de pietoni (între orele 18,00-20,00).		
4.	Verificarea, zilnică a conformităţii informaţiilor de pe cronometre în teren.		
5.	Verificarea vizuală, a funcţionării lentilelor cu leduri de pe trecerile de pietoni.		
6.	Intervenţii cauzate de arderea lentilelor supravegheate		
7.	Intervenţii cauzate de apariţia culorii verde pe direcţii antagoniste		
8.	Intervenţii cauzate de intrarea automatului în regim de avarie de "Blocaj".		
9.	Intervenţii de comutare pe galben intermitent (cu ocazia desfăşurării diverselor activităţi în zonele semaforizate, în zilele lucrătoare, sărbători legale, etc.), analize de trafic la anumite ore, deplasări la accidente, întâlniri cu bresle (taximetrişti, instructori de şoferi, etc.).		
10.	Intervenţii la solicitarea comisarilor, inspectorilor sau agenţilor de circulaţie, de către personalul consemnat în localitate		
11.	Reviziile periodice programate.		
12.	Reviziile periodice neprogramate.		
13.	Programarea orei de vară/iarnă		
14.	Reprogramarea unei direcţii a automatului de semaforizare.		
15.	Montarea unui semafor nou.		
16.	Repararea componentelor automatului de semaforizare în urma unor avarii generate de cauze externe.		
17.	Repararea unui semafor (defecţiuni).		
18.	Înlocuirea unui semafor.		
19.	Reprogramarea automatului de semaforizare.		
II	**SEMNALIZAREA VERTICALĂ (Indicatoare şi amenajări rutiere)**		
1.	Înlocuirea indicatoarelor care au termenul de utilizare expirat, sau nu mai corespund din punct de vedere tehnic.		
2.	Verificarea vizuală, a stării fizice a indicatoarelor, a stâlpilor consolelor sau elementelor de susţinere a acestora, repoziţionarea acestora (se face pe zone).		
3.	Curăţarea prin spălare, ori de câte ori este necesar a indicatoarelor de circulaţie.		

4.	Întreținerea prin verificare a elementelor de fixare ale indicatoarelor de circulație (șuruburi, accesorii de fixare).		
5.	Confecționarea de produse necesare activității (stâlpi, console, indicatoare) si realizarea unui stoc minim.		
6.	Verificarea vizuală a amenajărilor rutiere (sensuri giratorii provizorii, dispozitive de limitare a accesului-stâlpișori).		
7.	Activități de refacere a semnalizării în urma accidentelor de circulație.		

* Se execută de către terți, în regim de prestări servicii, cu respectarea legii achizițiilor publice.

Nr. crt.	Denumire lucrare	Planificat cantitativ	Periodicitatea efectuării lucrărilor (nr. intervenții/perioada)
I.	**ACTIVITĂȚI DE SEMAFORIZARE - NOI**		
1.	- studiul documentației (proiectului, planșei)		
2.	- deplasarea la fața locului și alegerea soluției tehnice corespunzătoare, dacă nu există documentație.		
3.	- elaborarea documentației pentru obținerea avizului de la biroul rutier .		
4.	- deplasarea cu documentația la biroul rutier.		
5.	- procurarea (confecționarea) materialelor necesare (stâlpi, semafoare, sisteme de fixare, etc.)		
6.	- procurarea și înlocuirea automatului de dirijare a circulației în intersecții.		
7.	- întocmirea noului plan de desfășurare a circulației în intersecții.		
8.	- repunerea în funcțiune a instalației de semaforizare.		
8.	- alte lucrări (instalarea de detector de trafic și bucle inductive, instalarea de aparate, dispozitive și echipamente auxiliare automatului programabil).		
II.	**ACTIVITĂȚI DE SEMNALIZARE VERTICAL - NOI**		
1.	- studiul documentației (proiectului, planșei).		
2.	- deplasarea la fața locului și alegerea soluției tehnice corespunzătoare, dacă nu există documentație.		
3.	- elaborarea documentației pentru obținerea avizului de la biroul rutier.		
4.	- obtinerea avizului de la biroul rutier.		
5.	- procurarea (confecționarea) materialelor necesare (stâlpi, semafoare, sisteme de fixare etc.).		
6.	- instalarea efectivă a acestora sau realizarea amenajării.		
III	**ACTIVITĂȚI CONEXE SEMNALIZĂRII**		
1.	Realizarea de monitorizări și măsurători de traffic.		
2.	Analizarea și propunerea de soluții de îmbunătățire a circulației.		
3.	Deplasări la sesizările cetățenilor împreună cu lucrători ai biroului rutier.		
4.	Întocmirea de procese verbale, împreună cu lucrătorii biroului rutier privind rezultatele monitorizării și a constatărilor în urma sesizărilor.		
5.	Întocmirea răspunsurilor către semnatarii sesizărilor (lucrători ai biroului rutier, dacă este cazul).		
6.	Urmărirea semnalizării corecte a lucrărilor pe domeniului public și armonizarea acestora cu semnalizarea limitrofă.		
7.	Colaborarea cu lucrători ai biroului rutier, în cazuri de urgență (accidente grave, neclarități privind semnalizarea zonei în care s-a produs accidentul).		

Anexa nr. 5 la
Caietul de Sarcini pentru efectuarea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București

Tabelul nr. 1 - Lista intersecțiilor semaforizate, conectate la sistemul de management al traficului din București

Nr.crt.	Denumire intersecție	Coordonate	Conectat/neconectat la sistemul de management al traficului
1.	Sos.Colentina – Str. Doamna Ghica		

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa nr. 6 la

Harta digitală a Sistemului Integrat de organizare și monitorizare a valorilor de trafic