



## Consiliul General al Municipiului București

### HOTĂRÂRE

privind aprobarea Studiului de Oportunitate privind modalitatea de delegare a gestiunii Serviciului de management al traficului în municipiul București și a Caietului de Sarcini al serviciului public de administrare a domeniului public și privat pentru asigurarea Managementului Traficului în municipiul București

Având în vedere expunerea de motive a Primarului General al Municipiului București și raportul de specialitate comun al Direcției Generale Infrastructură și Servicii Publice și Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice;

Văzând rapoartele comisiilor din cadrul Consiliului General al Municipiului București;

În baza prevederilor:

-Art. 9 din Ordonanța Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, cu modificările și completările ulterioare;

-Hotărârii C.G.M.B. nr. 188/2017 privind aprobarea extinderii activității Autorității Municipale pentru Reglementarea Serviciilor Publice (AMRSP) în domeniul serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local din răspunderea Municipiului București și încheierea actului adițional nr. 2 la statutul AMRSP;

În conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată;

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (1), alin. (2) lit. d), alin. (6) lit. a) pct. 1 și art. 45 alin. (2) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

### CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

#### HOTĂRĂȘTE:

Art.1 Se aprobă Studiul de Oportunitate privind modalitatea de delegare a gestiunii serviciului de management al traficului în municipiul București, prevăzut în anexa nr. 1.

Art.2 Se aprobă Caietul de Sarcini al serviciului public de administrare a domeniului public și privat pentru asigurarea Managementului Traficului în municipiul București, prevăzut în anexa nr. 1.

Art.3 Anexele nr. 1 și nr. 2 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.3 Direcțiile din cadrul aparatului de specialitate al Primarului General al Municipiului București și Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Această hotărâre a fost adoptată în ședința ordinară a Consiliului General al Municipiului București din data de...

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Marian Orlando Culea

SECRETAR GENERAL  
AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI,  
Georgiana Zamfir

București,  
Nr.

**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**

**BUCUREȘTI**

**[2017]**

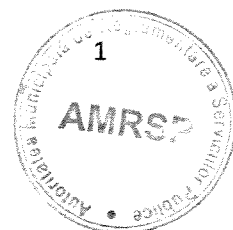
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII  
SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI  
-AMRSP 2017-**

---

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.***



## 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.*

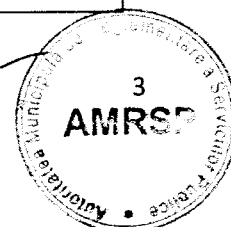
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII  
SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI  
-AMRSP 2017-**

*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 Traffic 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



**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII  
SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI  
-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 București, conform grupeii de activități ce vizează „organizarea și optimizarea circulației rutiere și pietonale” (art. 3, alin 1, lit. f din OG 71/2002). Astfel, în concordanță cu art. 5. din OG 71/2002 principalele activitățile care vor fi prestate în cadrul serviciului de management al traficului în municipiul București sunt următoarele:

- *elaborarea studiilor de trafic*, împreună cu organele specializate ale Ministerului de Interne și în concordanță cu planurile de urbanism și programele de dezvoltare economico-socială de perspectivă a localităților;
- *organizarea circulației rutiere în localități și optimizarea traseelor* în funcție de fluxurile de vehicule și pietoni, prin lucrări și amenajări rutiere, instalații de dirijare și semnalizare, amplasarea și montarea indicatoarelor rutiere, a marcajelor și a altor instalații de avertizare;
- *realizarea și întreținerea în perfectă stare de funcționare a instalațiilor de dirijare a circulației, a semafoarelor, a indicatoarelor rutiere și a marcajelor;*
- *perfecționarea și modernizarea mijloacelor de semnalizare și avertizare rutieră și de dirijare a circulației.*

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



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

Prezentul studiu se referă exclusiv la străzile și intersecțiile din domeniul public și privat care cad sub incidența Primăriei Generale din municipiul București și care sunt gestionate de Administrația Străzilor.

Studiul de oportunitate, regulamentul de organizare și funcționare a serviciului și caietul de sarcini aferent se aprobă prin HCGMB și vor sta la baza alegerii soluției optime pentru gestiunea activităților din cadrul serviciului de management al traficului din municipiul București.

## **2. STAREA ACTUALĂ A SERVICIULUI**

### **2.1. ARIA DE DESFĂȘURARE A SERVICIULUI**

Structura Municipiului București, în funcție de suprafață și locuitori, este următoarea:

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

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

Municipiul București este principalul nod feroviar, de aici plecând nouă magistrale feroviare și o cale ferată de centură de 74 km. Din dreptul Bisericii Sf. Gheorghe, în apropiere de Piața Unirii, începe măsurarea distanțelor pe principalele drumuri naționale cu trafic internațional și pe autostrăzi. În Municipiul București se află mai multe autogări pentru transportul de călători.

Municipiul București, cel mai populat oraș din România și cel mai important centru industrial, comercial, universitar, cultural, constituie o atracție pentru un puternic flux migrator dinspre





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

localitățile României. Populația de 1.883.425 de locuitori în 2011, face ca Bucureștiul să fie al zecelea oraș ca populație din Uniunea Europeană.

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

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

După anul 1990, numărul vehiculelor din București a fost într-o continuă creștere, modalitatea de gestiune a traficului devenind o adevărată provocare pentru administrația locală, în condițiile în care, majoritatea orașelor istorice, precum Bucureștiul, au fost dimensionate pentru transporturi de mici dimensiuni, precum căruțele, specifice vremurilor în care acestea au fost construite.

O evidență a evoluției parcului auto în România și în București este realizată de Direcția Regim Permise de Conducere și Înmatriculare a Vehiculelor din cadrul Ministerului Afacerilor Interne și este prezentată în tabelul 1.

**Tabel 1 Evoluția numărului de autovehicule din București și din România.**

	2012	2013	2014	2015	2016
<b>Parcul auto București</b>	1.118.125	1.125.591	1.152.796	1.193.775	1.253.691
<b>Autovehicule noi în București</b>	-	7.466	27.205	40.979	59.916
<b>Parcul auto România</b>	5.710.773	5.985.085	6.270.615	6.600.325	7.010.608
<b>Autovehicule noi în România</b>	-	274.312	285.530	329.710	410.283

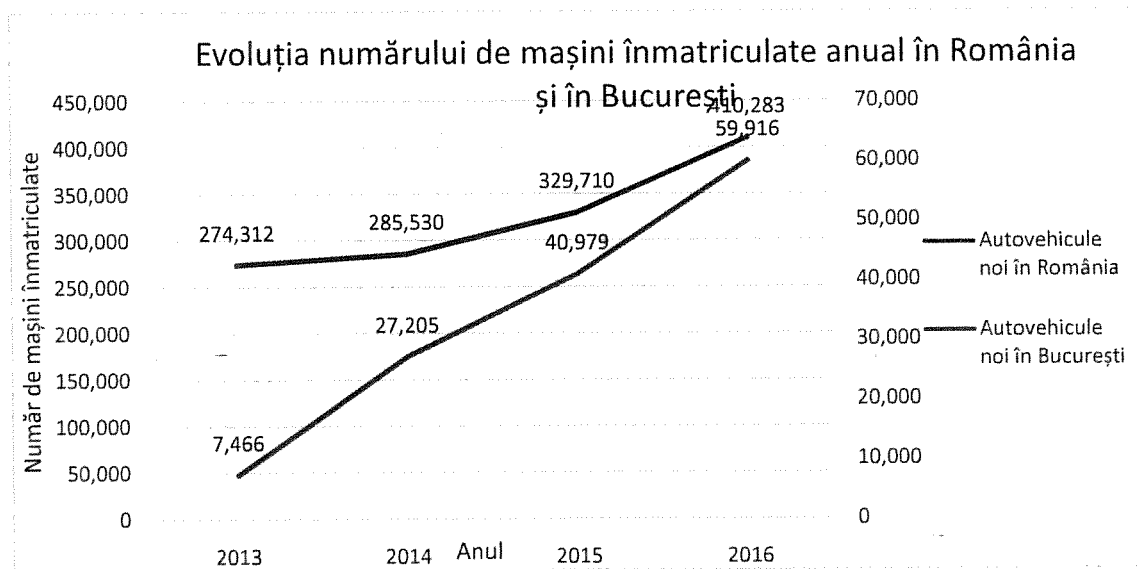
*Sursă: Prelucrare date statistice preluate de la DRPCIV*

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 creșterea gradului de congestiare a traficului în municipiul București. Totodată, în figura 1, se poate observa că



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

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*

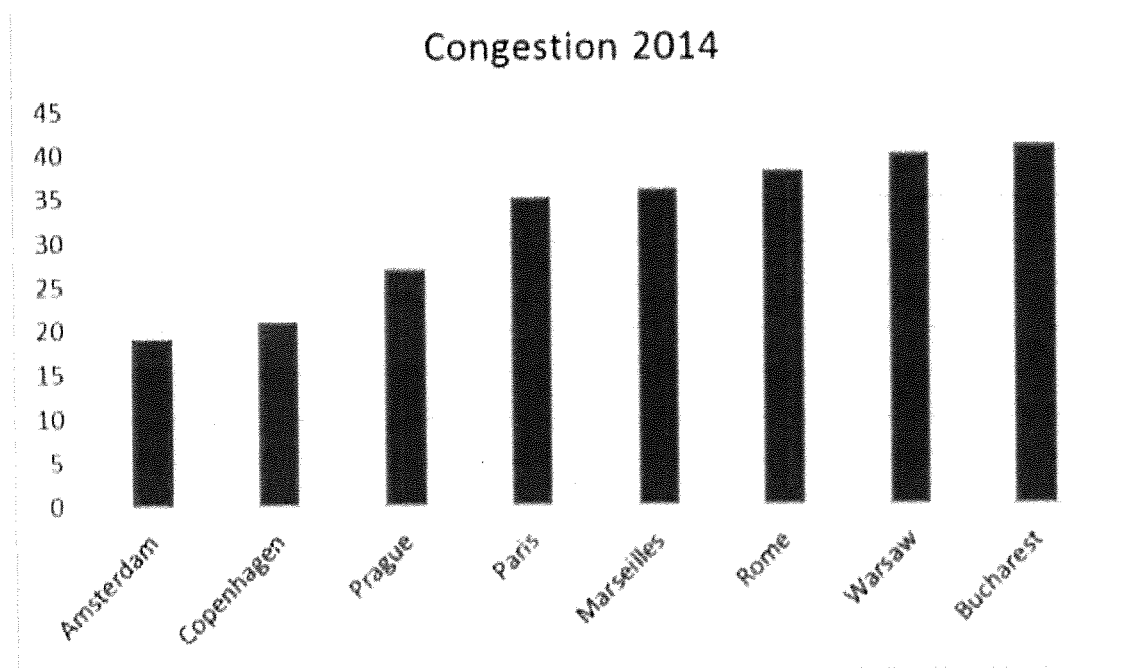
Conform statisticilor elaborate de DRPCIV<sup>1</sup>, parcul auto național din România s-a majorat în anul 2016 cu 6,21% față de anul anterior, depășind astăzi 7 milioane de mașini la nivel național, 1,25 de milioane fiind înmatriculate în București. La acest număr se adaugă și autovehiculele care sunt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

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

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

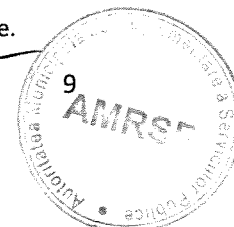
Congestia reprezintă una din principalele probleme ale marilor orașe, în special în Europa, unde principalele zone ale orașelor au fost proiectate și construite la momentul în care automobilele nu făceau parte din viața de zi cu zi a cetățenilor. Bucureștiul este un astfel de oraș, infrastructura acestuia 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<sup>2</sup>, 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*

<sup>2</sup> Studiu analizat și în cadrul Planului de mobilitate Urbană 2016 -2030 pentru stabilirea gradului de congestie.



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

Analizând rapoartele elaborate de cei de la Tom-Tom pentru anul 2017 observăm că încercările făcute la nivelul municipiului București de a decongestiona traficul nu au avut efectul scontat în condițiile în care, dacă la nivelul anului 2014 Bucureștiul 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 București, cât și creșterea reprezentativă a gradului de congestie în perioada 2014 -2017, se remarcă o necesitate clară de modificare a modului în care traficul în București este gestionat de către autoritățile locale.

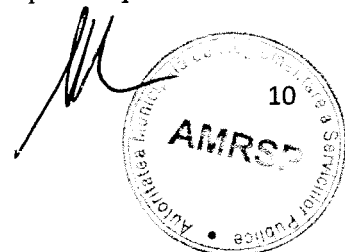
## **2.2. MODALITATEA ACTUALĂ DE GESTIUNE A SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI**

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

1. **Primăria Municipiului București** – gestionează centrul de control pentru semaforizarea inteligentă din cadrul serviciului.
2. **Administrația străzilor** – instalează și întreține toate mijloacele de semnalizare și marcajele rutiere de pe străzile din patrimoniul public al Primăriei Municipiului București.

### **Centrul de control pentru managementul traficului - PMB**

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



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

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

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

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

Sistemul reprezintă o soluție modernă de management integrat al traficului și reunește mai multe componente dintre care: *Urban Traffic 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 București.

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

**Sistemul de management al defecțiunilor** - detectează defecțiunile din sistem în timp real și stabilește activitățile de întreținere, astfel încât costurile să fie minime. Acest modul centralizează alarmele de defectare a componentelor hardware, software și de comunicație și alertează operatorii în momentul apariției acestora. O alarmă de defectare reprezintă depășirea anumitor praguri normale de funcționare pentru o componentă.

**Sistemul de management al rețelei de comunicații** - monitorizează, gestionează și analizează infrastructura de comunicații. Este responsabil de buna funcționare a tuturor elementelor conectate în rețeaua de comunicații fixă sau mobilă.

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

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

---

trafic.

**Sistemul de raportare și analiză a datelor** – asigură rapoartele operaționale curente precum și cele de analiza statistică în funcție de diverși parametri (intervale de timp, volume de trafic, etc.)

**Subsistemul de distribuire a informațiilor din trafic** – asigură schimbul de date cu alte centre de trafic care respectă standardele internaționale 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 circulației 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 și rezistență mai mare la defecte.
- Asigurării unui aspect vizual unitar al intersecțiilor datorită modernizării întregii infrastructuri.
- Gestionării vehiculelor de transport în comun pentru a asigura un ritm prestabilit de sosire a acestora în stații.
- Prioritizarea în intersecții pentru vehiculele de transport public sau de intervenție (Politie, Pompieri, Ambulanță).
- Existenței unui punct unic de control al întregului sistem.
- Obținerii de informații și imagini în timp real din intersecțiile monitorizate.
- Configurării semafoarelor pentru a lua în calcul lucrările la infrastructura rutieră.
- Semnalizării imediate a echipamentelor defecte din intersecții la nivelul Centrului de Control.
- Elaborării strategiilor de trafic și simularea aplicării lor.

**Scopul aplicației CCTV:**





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

- 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 re poziționarea 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 în sistemul de management al traficului, constatăm că doar 149 de intersecții funcționează în cadrul sistemului, dintr-un total de 451.

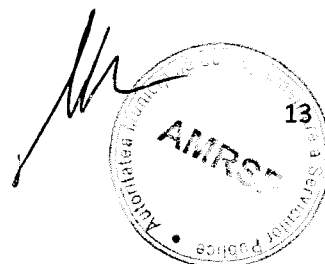
Intersecțiile semaforizate incluse în sistemul de management integrat al traficului se găsesc în anexa 1.

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.

**Întreținerea mijloacelor de semnalizare și a marcajelor rutiere – Administrația străzilor**

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:





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

---

- 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 protecție 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 întreținute prin direcția Sistemizarea 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 parametri tehnici corespunzători a sistemelor luminoase de semnalizare 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.

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

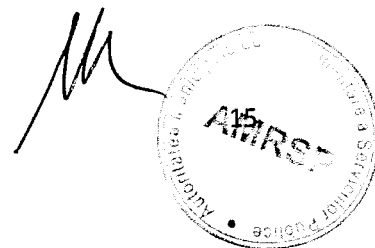
- Asigură permanența dispeceratului propriu care colaborează cu dispeceratul din cadrul administrației și centrului de control trafic privind sesizările organelor de poliție, cetățenilor, referitoare la diferitele defecțiuni, disfuncționalități, avarii, distrugerii de echipamente de semnalizare rutieră.

Atât activitățile de întreținere a mijloacelor de semnalizare, a marcajelor rutiere, cât și cele de întreținere a mijloacelor de semnalizare luminoasă, vor fi prestate de operatorul căruia îi vor fi încredințate activitățile specifice de management al traficului.

### 2.3. ACTIVITĂȚILE PRESTATE ÎN CADRUL SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI

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

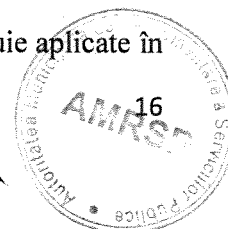
- elaborarea studii de trafic pentru pregătirea planurilor de dezvoltare urbanistică, programelor și proiectelor de dezvoltare economico-sociale de perspectivă a municipiului București, utilizând modelul IT de transport elaborat în cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) București –Ilfov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



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

---

- organizează traficul rutier și optimizează circulația rutieră și pietonală în funcție de fluxurile de vehicule și pietoni, în vederea reducerii aglomerațiilor și eliminarea congestiilor, creșterea vitezei de deplasare și reducerea timpilor de circulație;
- amplasează și montează echipamente de măsurare și gestionare a datelor privind traficul, dispozitive și alte instalații specifice activității de fluidizare a traficului și optimizare a circulației;
- detectează și remediază defecțiunile din sistem cu ajutorul echipamentelor și instalațiilor specifice sistemului de management al defecțiunilor și ia măsuri de îmbunătățire a activității de întreținere, astfel încât costurile să fie minime;
- monitorizează și evaluează infrastructura de comunicații prin sistemul de management al rețelei de comunicații;
- culege date de trafic de la toate subsistemele de monitorizare a traficului în vederea analizei și 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 situații ce pot apărea în trafic;
- elaborează rapoartele operaționale curente precum și cele de analiză statistică în funcție de diverși parametri (intervale de timp, volume de trafic etc.) prin sistemul de raportare și analiză a datelor;
- realizează schimbul de date cu alte centre de trafic care respectă standardele internaționale în domeniu;
- asigură gestionarea eficientă a vehiculelor de transport public prin subsistemul de management al transportului public și va lucra cu sistemul de control al traficului urban pentru a oferi prioritate la semnalele de trafic. Arhitectura trebuie să fie modulară, distribuită și să permită gestionarea simultană a legăturii cu diferite flote de transport public, eventual echipate cu diferite unități de bord și 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 și aplicații, 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



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

---

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 mărirea 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;


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

---

- 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;

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

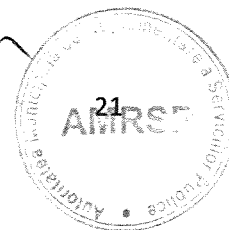
---

- 1.8. Hotărâre de Guvern nr. 955/2004 pentru aprobarea reglementărilor-cadru de aplicare a Ordonanței Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 660 din 22 iulie 2004, cu modificările și completările ulterioare, intrată în vigoare la 22 iulie 2004;
- 1.9. Ordonanța Guvernului nr. 21 din 30 ianuarie 2002 privind gospodărirea localităților urbane și rurale, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 86 din 1 februarie 2002, cu modificările și completările ulterioare, intrată în vigoare la 03 martie 2002;
- 1.10. Lege nr. 515 din 12 iulie 2002 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 21/2002 privind gospodărirea localităților urbane și rurale, publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 578 din 5 august 2002, intrată în vigoare la 05 august 2002;
- 1.11. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 109 din 30 noiembrie 2011 privind guvernanta 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 Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 109/2011 privind guvernanta 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 achizițiile 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 și 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 și concesiune de servicii din Legea nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și 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 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 Consiliului National

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

---

- 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 urgență 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;



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

- 1.29. Ordonanța Guvernului nr. 63 din 30 august 2001 privind înființarea Inspectoratului de Stat în Construcții - I.S.C., publicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 536 din 01 septembrie 2001, cu modificările și completările ulterioare, intrată în vigoare la 01 octombrie 2001;
- 1.30. Ordonanță de Urgență a Guvernului nr. 195 din 12 decembrie 2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată în Monitorul Oficial partea I, nr. 670 din 03 august 2006, cu modificările și completările ulterioare, intrată în vigoare la 28 decembrie 2002;
- 1.31. Ordonanța Guvernului nr. 27 din 31 august 2011 privind transporturile rutiere;
- 1.32. Ordonanța 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 Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 11/2013 pentru modificarea și completarea Ordonanței Guvernului nr. 27/2011 privind transporturile rutiere;
- 1.34. Legea nr. 265 din 07 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră, republicată;
- 1.35. Ordonanța Guvernului nr. 26 din 31 august 2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- 1.36. Legea nr. 18 din 06 ianuarie 2012 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- 1.37. Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 101 din 30 octombrie 2013 pentru modificarea OG nr. 26/2011 privind înființarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- 1.38. Ordonanța nr. 21 din 30 august 2011 privind înființarea Autorității Metropolitane de Transport București;
- 1.39. Legea nr. 8 din 06 ianuarie 2012 pentru aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 21/2011 privind înființarea Autorității Metropolitane de Transport București;
- 1.40. Legea nr. 92 din 10 aprilie 2007 a serviciilor de transport public local;
- 1.41. Ordonanța Guvernului nr. 5 din 31 ianuarie 2011 pentru aprobarea unor reglementări privind creșterea siguranței rutiere și destinația sumelor încasate de către personalul împuternicit cu atribuții de inspecție și control în urma aplicării sancțiunilor contravenționale specifice activității de transport rutier;


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

---

- 1.42. Ordonanța Guvernului nr. 21 din 29 august 2009 aprobată 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 și 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 și funcționarea Inspectoratului de Stat pentru Controlul în Transportul Rutier;
- 1.45. Hotărârea de Guvern nr. 1373 din 28 octombrie 2008, privind reglementarea furnizării și transportului rutier de bunuri divizibile pe drumurile publice din România;
- 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**

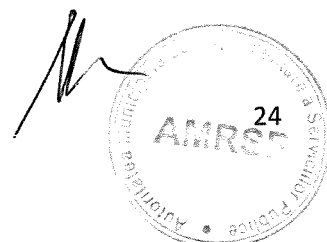
- 2.1. Hotărâre CGMB nr. 98 din 23 martie 2017 privind înființarea societății pe acțiuni Compania Municipală Managementul Traficului București SA;
- 2.2. Anexa la Hotărâre CGMB nr. 98 din 23 martie 2017 privind înființarea societății pe acțiuni Compania Municipală Managementul Traficului București SA;
- 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 ale mărfurilor periculoase;
- 2.6. Ordinul ministrului transporturilor, construcțiilor și turismului nr. 1934 din 16 noiembrie 2006 privind modificarea și completarea Regulamentului pentru desemnarea, pregătirea



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

---

- 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 convenite 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 directe cu privire la măsurile de îmbunătățire a siguranței circulației pe infrastructura rutieră, în vederea aplicării Directivei 2008/96/CE a Parlamentului





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

---

European și a Consiliului din 19 noiembrie 2008 privind gestionarea siguranței infrastructurii rutiere;

- 2.14. Ordin al ministrului transporturilor nr. 1567 din 30 decembrie 2013 pentru modificarea și completarea 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, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011;
- 2.15. Ordin al ministrului transporturilor nr. 1001 din 08 septembrie 2015 pentru modificarea și completarea 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, aprobate prin Ordinul ministrului transporturilor și infrastructurii nr. 980/2011;
- 2.16. Ordinul ministrului lucrărilor publice, transporturilor și locuinței nr. 1568 din 15 octombrie 2002, pentru aprobarea reglementării tehnice „Ghid privind elaborarea devizelor la nivel de categorii de lucrări și obiecte de construcții pentru investiții realizate din fonduri publice”, indicativ P 91/1-02.

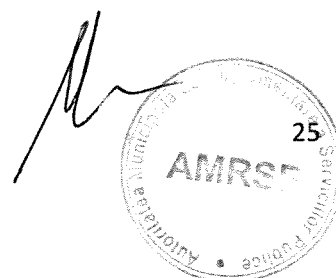
**Legislație terțiară**

**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.

**Legislație europeană**

- 4.1. Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului European din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune;
- 4.2. Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului European din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și de abrogare a Directivei 2004/18/CE.



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

---

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 Consiliului 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;



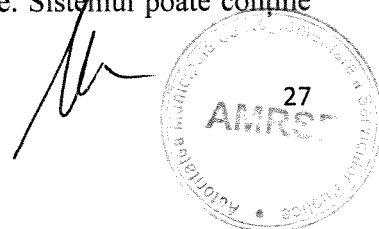
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII  
SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI  
-AMRSP 2017-**

- 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 București; (Cod PMUD –G2); Modernizarea sistemului TP în zona BI și introducerea unor elemente ITS integrate și complexe. Sistemul poate conține



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

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

**Apreciem că există suficiente avantaje de natură economică și financiară pentru autoritatea locală care justifică realizarea serviciului de management al traficului și delegarea gestiunii acestuia Companiei Municipale Managementul Traficului București S.A.. Compania își va asuma în totalitate responsabilitatea realizării serviciului în condiții de profitabilitate, asigurând creșterea continuă a satisfacției utilizatorilor.**

#### **4.2. MOTIVE DE ORDIN SOCIAL PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI**

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


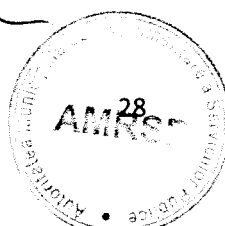
I. ACCESIBILITATE - Asigură că toți cetățenii au opțiuni de transport, care le permit accesul la destinații și servicii esențiale;

II. SIGURANȚĂ ȘI SECURITATE – Îmbunătățirea siguranței și securității în circulație;

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

IV. EFICIENȚĂ ECONOMICĂ - Îmbunătățirea eficienței și rentabilității transportului de persoane și mărfuri;

V. CALITATEA MEDIULUI URBAN - Contribuie la creșterea atractivității și calității mediului urban și la proiectarea unui mediu urban în beneficiul cetățenilor, economiei și societății în general.

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

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 ținutele 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),

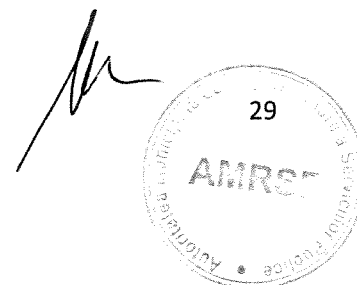
- *Accesibilizarea sistemului public de transport și a stațiilor aferente* (automate de eliberare a biletelor, signalistică, accesul la stații, accesul în vehicule, vehicule, facilități etc)

- *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 integrare 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.



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

În scenariul optim al PMUD sunt prezentate beneficiile cu caracter necomercial care pot contribui la bunăstarea socială cetățenilor urbei. Aplicarea măsurilor din PMUD ar putea contribui la reducerea timpului de deplasare pentru călătorii ce utilizează transportul public cât și pentru conducătorii auto și pasagerii care se deplasează cu autoturisme personale sau alte categorii de vehicule. O parte dintre măsurile propuse în PMUD presupun renunțarea la utilizarea folosirii autoturismelor personale în favoarea transportului public cu argumentul economisirii costurilor de operare și a altor costuri prin evitarea accidentelor mortale și vătămărilor corporale cauzate de accidentele rutiere, reducerea emisiilor nocive (NOx și particule) precum și evitarea schimbărilor climatice datorate emisiilor de CO<sub>2</sub>.

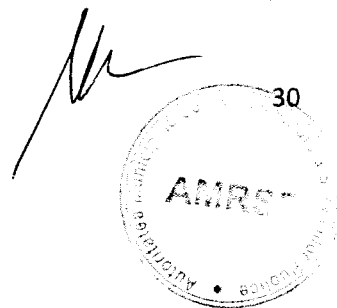
Considerăm că aceste beneficii sunt în strânsă legătură cu realizarea unui management performant al traficului.

Lipsa unui management al traficului performant în municipiul București ar conduce în mod inevitabil la fenomenul de captivitate socială prin inaccesibilitatea cetățenilor la serviciile de transport cu consecințe directe asupra bunăstării cetățeanului. Blocarea traficului în municipiul București poate produce probleme semnificative privind accesul cetățenilor la locul de muncă, la serviciile de urgență, învățământ, asistență socială, alimentație, lipsa de interacțiune socială și recreere etc.

Un management adecvat al traficului poate crea mediul propice pentru regenerarea urbană integrată și asigurarea unui climat social divers și sigur. Aceste deziderate ar avea ca efect creșterea atractivității municipiului București atât pentru turiști cât și pentru investitori cu implicații directe asupra calității vieții locuitorilor urbei.

#### **4.3. MOTIVE DE MEDIU PRIVIND DELEGAREA SERVICIULUI**

Orașele europene, chiar dacă sunt diferite, se confruntă cu aceleași dificultăți: schimbări climatice, ambuteiaje, poluare, insecuritate. Aceste dificultăți impun concentrarea cetățenilor Europei asupra dimensiunii urbane a politicilor din domeniul transporturilor și identificarea/aplicarea acelor inovatoare, a căror țintă constă în depoluarea orașelor, fluidizarea inteligentă a transportului alături de accesibilizarea și securizarea sa.





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

Managementul traficului rămâne o provocare deosebită în orașele dens populate. O utilizare mai eficientă a capacităților drumurilor existente, fluxurile de trafic armonizate, controlul traficului ținând cont de emisiile de CO<sub>2</sub>, prioritizarea mijloacelor de transport public și concentrarea asupra siguranței pietonilor, sunt unele dintre abordările necesare pentru o mai bună gestionare a mobilității urbane.

Încă de când primul automobil a ieșit pe stradă în 1886, lumea s-a îndrăgostit de mașini. Acum, cu mai mult de 1 miliard de automobile în circulație, este greu să mai putem scăpa de poluare, zgomot sau pericolul accidentelor. Conform datelor OMS, miliarde de oameni care trăiesc în orașe sunt expuși particulelor periculoase din gazele de eșapament, poluarea aerului fiind responsabilă de mai mult de 3 milioane de decese anual. Cu toate acestea, Bucureștiul 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 și mai des. De altfel, problema de bază a transporturilor rutiere o reprezintă faptul că există un număr mare de deplasări ale căror costuri impuse societății depășesc cu mult beneficiile individuale. Astfel, majoritatea deceselor din oraș datorate traficului rutier nu sunt cauzate, așa cum s-ar presupune, de accidente rutiere, ci de gradul de deteriorare a calității mediului.

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

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

Aglomerarea, blocajele în trafic și poluarea generată de noxe sunt noțiuni extrem de familiare locuitorilor Bucureștiului. Poluarea crește proporțional cu traficul auto, iar în zonele în care sunt blocaje se înregistrează așa numitele “puncte fierbinți”. Printre zonele “fierbinți” ale Capitalei,

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

---

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



**Poluarea aerului și 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 CO<sub>2</sub> 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 și principala sursă de monoxid de carbon și 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 (carburanți),
- emisii de poluanți atmosferici,
- ocuparea spațiului cu căi de transport și parcare,
- poluare fonică,
- antrenarea de pericole grave pentru om și mediu, generate de lipsa de securitate a transporturilor de persoane și mărfuri sau de conținutul mărfurilor transportate (substanțe inflamabile, toxice).

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

Poluarea aerului din localitățile urbane ca urmare a traficului rutier este influențată și de factorii geografici și urbanistici specifici acestora, corelându-se cu condițiile de microclimat astfel create, care în multe cazuri împiedică dispersia poluanților, astfel încât are loc o concentrare a acestora, îndeosebi în zonele intens circulate, pe străzile de tip „canion”.

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

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

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


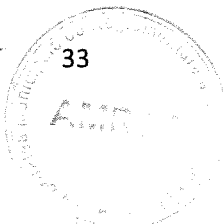
În municipiul București poluarea atmosferei datorată traficului urban ridică probleme în special datorită pulberilor PM10, la al căror nivel ridicat își aduce contribuția traficul auto, pe de o parte și caracteristicile climatice (zonă cu veri din ce în ce mai uscate și cu temperaturi ridicate), pe de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

Blocajele de trafic se întâlnesc în majoritatea intersecțiilor din oraș. Fenomenul se datorează parțial structurii rețelei și gradului său scăzut de dezvoltare, spre exemplu la Piața Unirii, Bucur Obor, Piața 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 privește utilizarea spațiului carosabil.

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

Traficul rutier generează o multitudine de compuși poluanți (al căror număr este estimat la peste 150). Conform raportului privind Starea mediului din București, elaborat de Agenția Națională pentru Protecția Mediului București (2014), pentru evaluarea impactului generat de traficul auto asupra calității aerului a fost urmărită evoluția principalilor poluanți, grupați în următoarele categorii:

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

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

---

- pulberi: pulberi totale în suspensie, particule cu diametrul aerodinamic mai mic de 10  $\mu\text{m}$  sau decât 2,5  $\mu\text{m}$ ;
- componente ale pulberilor: carbon elementar, hidrocarburi policiclice aromatice, plumb;
- compuși organici volatili: benzen, butadienă.

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


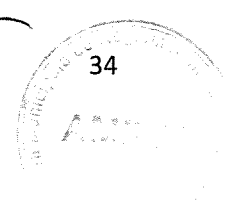
Cel mai reprezentativ poluant generat de traficul auto este monoxidul de carbon. Potrivit studiului menționat, realizat de ANPM București nivelul maxim de monoxid de carbon se înregistrează în zona ultracentrală a municipiului București. Nivelurile concentrației maxime orare de CO nu pot fi comparate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

**Accidente și siguranța rutieră.** Creșterea traficului determină și creșterea numărului de accidente. Statisticile arată că unul din trei accidente mortale are loc în zonele urbane.

România se clasează pe ultimele locuri la capitolul siguranță rutieră, conform statisticilor europene privind accidentele rutiere și consecințele acestora. Țara noastră are obligația să reducă cu 50% numărul victimelor din accidente rutiere până în anul 2020 față de valorile înregistrate în 2010.

**Zgomotul.** Aproximativ 65% din populația europeană este expusă unui nivel de zgomot inacceptabil de ridicat – provenit în mare parte din traficul urban. Zgomotul poate produce tulburări de somn și afectează capacitățile de învățare, motivare și 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 acțiunii de monitorizare a poluării sonore urbane, desfășurate de Institutul pentru Sănătate Publică București, au evidențiat 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, menținându-se la aceste valori, cu mici variații crescătoare, până în prezent.

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

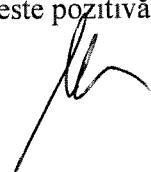
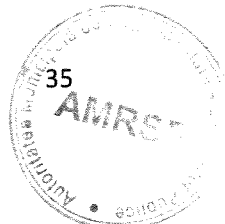
---

Astfel, nivelurile medii anuale ale zgomotului diurn la limita locuințelor situate pe arterele cu trafic intens, bulevardele marilor orașe, depășesc frecvent 70 dB(L), maximele înregistrându-se constant în București. Climatul sonor al zonelor rezidențiale obișnuite, din cartiere, în care locuiește majoritatea populației urbane, în condițiile actualei zonări tinde și el spre niveluri cuprinse între 60 și 70 dB(L), semnalând pericolul apariției efectelor expunerii la zgomot excesiv. Indicatorii psihofiziologici calculați, indicele de deranj și TNI (Trafic Nise Index) marchează și aceștia o evoluție paralelă, de la valori de zgomot moderat - în urmă cu un deceniu, la foarte zgomotos și chiar traumatizant pentru ultimii ani, confirmând posibilitatea inițierii proceselor patologice pentru populația expusă.

**Poluarea solului.** Dintre elementele chimice puternic poluante, plumbul este specific pentru zonele cu trafic auto intens. Conform rapoartelor anuale ale ANPM București privind Starea mediului în București, în zonele centrale și ultracentrale ale orașului, conținutul de Pb total din primii 5 cm de sol depășește de până la 3,6 ori valoarea limitei maxime admisibile a acestui element (100 pom). Astfel de situații s-au înregistrat la probele recoltate din Piața Rosetti, Piața Nicolae Grigorescu, Piața Sudului, șoseaua Kiseleff. În aceste puncte, conținuturi ridicate s-au înregistrat și la probele de la adâncimea de 5 – 10 cm și chiar la adâncimi mai mari. Gradul ridicat de încărcare cu Pb a solurilor dispuse de-a lungul arterelor de circulație este bine ilustrat și de valorile conținutului 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 urgență de către autoritățile locale a unei politici, în special a Primăriei Municipiului București, corespunzătoare de diminuare a intensității traficului auto în București, prin implementarea de programe de management al traficului concomitent cu susținerea dezvoltării unor alternative de transport ecologic nepoluant.

**Mersul cu bicicleta în zonele urbane.** Strategia pentru încurajarea mersului cu bicicleta are implicații pentru planificatorii și operatorii de transport public. Dacă se promovează împreună există mari oportunități pentru ambele moduri de a prospera, printr-o integrare și o coordonare sporită. În condițiile actuale niciunul dintre cele două moduri nu poate oferi o alternativă convingătoare la autoturism, în condițiile oferite de municipiul București. În privința afectării mediului și a congestiilor de trafic în creștere, percepția mersului cu bicicleta este pozitivă.

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

Bicicleta este un mod de transport economic, sănătos și 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 creșterea ariilor deservite.

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

Implementarea unui sistem integrat de management a traficului în București va conduce la îmbunătățirea serviciilor oferite de transportul în comun prin reducerea timpilor de deplasare, o mai bună planificare a flotei și respectarea unei programări a sosirii și plecării vehiculelor din stații. Acest lucru va contribui la migrarea cetățenilor din capitală spre deplasarea preponderentă cu transportul în comun ceea ce, în final, va contribui la creșterea calității aerului din capitală, prin reducerea numărului de autoturisme individuale aflate în circulație pe arterele orașului.

În viitor, sistemul inițiat poate integra și alte soluții inteligente sau alternative (ecologice) de trafic, care pot contribui la o și mai bună desfășurare a circulației transportului în comun, o eficientizare a costurilor de întreținere și operare a acestuia și scăderea poluării.

## **5. PROCEDURA DE DELEGARE A GESTIUNII SERVICIULUI**

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

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


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

Serviciile de administrare a domeniului public și privat sunt destinate satisfacerii unor nevoi ale comunității locale, contribuie la ridicarea gradului de civilizație și confort al acestora și grupează activități edilitar-gospodărești și acțiuni de utilitate și interes public local.

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

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

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


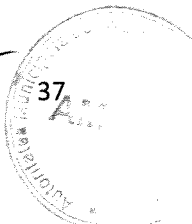
- a) **gestiune directă;**
- b) **gestiune indirectă sau gestiune delegată.**

Pentru exploatarea eficientă a activităților edilitar-gospodărești care compun serviciul de administrare a domeniului public și privat, autoritatea publică locală răspunde direct de organizarea, finanțarea, gestiunea și controlul activității, având însă posibilitatea de a încredința sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la gestiunea propriu-zisă a serviciului și administrarea infrastructurii necesare, unor operatori prestatori de servicii de administrare.

Activitățile se pot transmite spre administrare, gestiune și exploatare, fie unui compartiment din aparatul propriu de specialitate sau unui serviciu public înființat în subordinea autorității publice, cum este cazul gestiunii directe, fie unui operator societate pe acțiuni cu capital al unității administrativ-teritoriale, înființată de autoritățile administrației 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 autoritățile administrației publice locale pot apela pentru realizarea serviciilor la unul sau la mai mulți operatori cărora le încredințează, în totalitate sau numai în parte, în baza unui contract de delegare a gestiunii, sarcinile și

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

responsabilitățile proprii cu privire la gestiunea propriu-zisă a serviciilor, precum și la administrarea și 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 și privat, care pot fi:

a) societăți comerciale pe acțiuni cu capital al unităților administrativ-teritoriale, înființate de autoritățile administrației publice locale;

b) societăți comerciale pe acțiuni cu capital privat, intern sau extern;

c) societăți comerciale pe acțiuni cu capital mixt, public și privat.

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

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

*”(1) Consiliul local are inițiativă și hotărăște, în condițiile legii, în toate problemele de interes local, cu excepția celor care sunt date prin lege în competența altor autorități ale administrației publice locale sau centrale.*

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

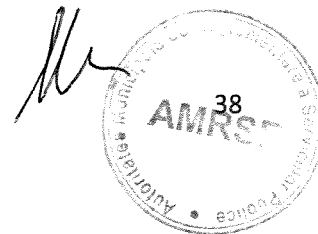
*d) atribuții privind gestionarea serviciilor furnizate către cetățeni; [...]*

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

*a) asigură, potrivit competențelor sale și în condițiile legii, cadrul necesar pentru furnizarea serviciilor publice de interes local privind: [...]*

*7. ordinea publică;*

*8. situațiile de urgență; [...]*





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

---

11. dezvoltarea urbană; [...]

13. *podurile și drumurile publice*;

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

16. *activitățile de administrație social-comunitară;*”

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

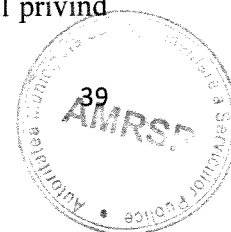
Indiferent de modalitatea de gestiune adoptată, gestiune directă sau delegată, **activitățile specifice componente ale serviciilor de administrare a domeniului public și privat sunt organizate și se desfășoară pe baza regulamentului serviciului și a caietului de sarcini, aprobate prin hotărâre a CGMB.**

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

” [...] (2) *Autoritățile deliberative pot hotărî asupra participării cu capital sau cu bunuri, în numele și în interesul colectivităților locale pe care le reprezintă, la constituirea de societăți comerciale sau la înființarea unor servicii de interes public local ori județean, după caz, în condițiile legii. Autoritățile deliberative pot hotărî achiziționarea, în numele și în interesul colectivităților locale pe care le reprezintă, de acțiuni la societățile 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 guvernarea 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 managementul traficului în Municipiul București se poate face fără a se publica anunțul privind



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

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

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

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

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

(4) Parlamentul, Președintele României, Guvernul și autoritatea judecătorească garantează aducerea la îndeplinire a obligațiilor rezultate din actul aderării și din prevederile alineatului (2).  
[...]

#### **Legislație europeană**

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

3.2. Directiva 2014/24/UE a Parlamentului European și a Consiliului European din 26 februarie 2014 privind achizițiile publice și 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 M.O. 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 M.O. nr. 423/06.06.2016;



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

- 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<sup>3</sup> și 2014/24/UE<sup>4</sup> 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”.

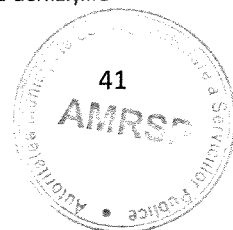
Operatorii „in house” sunt societăți comerciale înființate și controlate de UAT. În reglementarea europeană se cumulează funcția de operare îndeplinită de societatea comercială căreia i se delegă în mod direct gestiunea serviciilor de administrare a domeniului public și privat al UAT, cu funcția de reglementare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

<sup>3</sup> DIRECTIVA 2014/23/UE A PARLAMENTULUI EUROPEAN ȘI A CONSILIULUI din 26 februarie 2014 privind atribuirea contractelor de concesiune

<sup>4</sup> 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



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

UAT aferente serviciilor delegate, precum și dreptul și obligația acestora de a administra și de a exploata aceste sisteme.

Menționăm că prin Legea nr. 174/2017 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 58/2016 pentru modificarea și completarea unor acte normative cu impact asupra domeniului achizițiilor publice, în vigoare de la 21 iulie 2017, s-a aprobat Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 58 din 19 septembrie 2016 pentru modificarea și completarea unor acte normative cu impact asupra domeniului achizițiilor 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 Concurenței, în contextul în care avizul acestuia nu mai este necesar pentru delegarea directă a gestiunii unui operator înființat de Municipiul București prin CGMB.

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

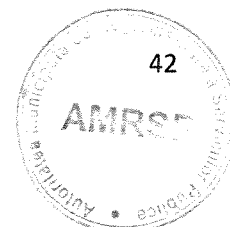
- Gestiunea indirectă se realizează prin intermediul unor operatori de drept public sau privat, astfel cum sunt definiți în același act normativ, dar cu anumite excepții privind concesionarea serviciului unei societăți comerciale înființate de UAT (conform art. 36 din Legea nr. 100/2016<sup>5</sup>):

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

***Articolul 36***

---

<sup>5</sup> ***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 și 54 din Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și 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, și parțial prevederile art. 1, 2, 4 - 7, 9, 10, 20, 21, 29, 30, 32, 33, 37, 41, 42 și 45 din Directiva 2014/23/UE a Parlamentului European și a Consiliului.



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

*(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;*

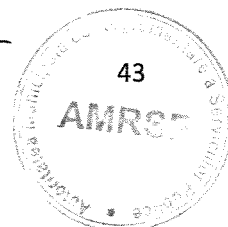
*b) mai mult de 80% din activitățile persoanei juridice controlate sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către entitatea contractantă respectivă care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de respectiva entitate contractantă;*

*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)*



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

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

- a) entitatea contractantă în sensul art. 10 alin. (1) lit. a) exercită în comun cu alte entități 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 activitățile respectivei persoane juridice sunt efectuate în vederea îndeplinirii sarcinilor care îi sunt încredințate de către entitățile contractante care o controlează sau de către alte persoane juridice controlate de aceleași entități contractante;*
- 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.*

[...]

**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 și completările ulterioare;*
- b) Hotărârea Guvernului nr. 71/2007 pentru aprobarea Normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii prevăzute în Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, publicată în Monitorul Oficial al României, Partea I, nr. 98 din 8 februarie 2007;*
- c) orice alte prevederi contrare cuprinse în orice alte acte normative.**

Rezultă că pentru a fi încredințat direct de către Municipiul București contractul de delegare a serviciului management al traficului în municipiului București fără a se publica anunțul privind


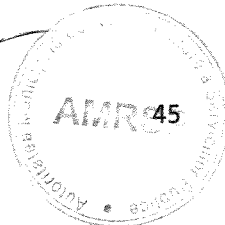
  


**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII  
SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI  
-AMRSP 2017-**

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 S.A. să fie o societate înființată în conformitate cu prevederile Legii nr. 31/1990 – **condiție îndeplinită;**
2. Compania Municipală Managementul Traficului București S.A. 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 competență 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 și la *Service Ciclop SA*, deci nu ar exista participare privată la capital al noii societăți, iar în final Municipiul București deține tot capitalul social al noii societăți.

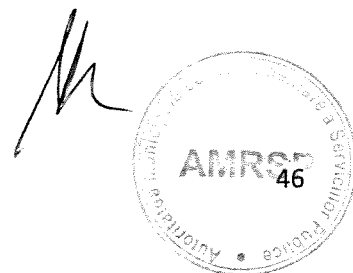
Societatea *Service Ciclop SA* are CUI 11573879 și este înregistrată la registrul Comerțului sub nr. J40/2545/1999. Din datele comunicate de Oficiul Registrul Comerțului se confirmă că *Service Ciclop SA* are ca acționar unic Municipiul București prin CGMB.

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

**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 și 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.





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

---

## **6. REDEVENTA**

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

Conform art. 13 alin. (7) din OG 71/2002 cu modificările și completările ulterioare:

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

[...]

g) indicatorii de performanță stabiliți prin caietul de sarcini și regulamentul de serviciu privind calitatea și cantitatea serviciilor prestate și modul de evaluare a acestora, condiții și garanții;

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

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

**j) nivelul redevențelor;**

n) condiții privind transmiterea bunurilor la expirarea contractului;

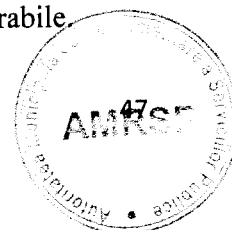
q) clauze privind administrarea patrimoniului public și privat încredințat;

**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 București stabilește, prin HCGMB, nivelul redevenței pentru utilizarea infrastructurii de prestare a serviciului.

## **7. DURATA ESTIMATĂ A CONTRACTULUI**

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



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

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

Durata pentru care autoritatea contractantă încredințează efectuarea serviciului de administrare a domeniului public și privat al UAT unui singur operator devine un element esențial. Astfel, durata derulării unui astfel de contract trebuie fixată ținând cont de necesitatea garantării stabilității economice și financiare a proiectului, în așa fel încât să nu limiteze libera concurență mai mult decât este necesar pentru garantarea recuperării costurilor asociate investiției.

Față de raționamentele juridice făcute în cele ce preced, propunem ca durata contractului să nu depășească 5 ani.


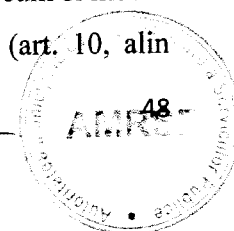
## **8. TERMENELE PENTRU REALIZAREA PROCEDURII DE ÎNCHEIERE A CONTRACTULUI**

Delegarea gestiunii serviciului public de management al traficului în municipiul București 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 București și este înființat prin HCGMB. Procedura aplicabilă va respecta reglementările în vigoare.

CGMB va stabili, în condițiile 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, activitățile specifice serviciilor de administrare a domeniului public și privat se organizează și se desfășoară pe baza unui *caiet de sarcini* și a unui *regulament de serviciu*, prin care se stabilesc nivelurile de calitate și indicatorii de performanță ai serviciilor, condițiile tehnice, raporturile operator-utilizatori, precum și modul de tarifare, facturare și încasare a contravalorii serviciilor furnizate/prestate (art. 10, alin*


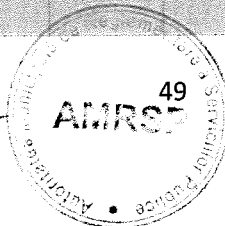
  


**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII  
SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI  
-AMRSP 2017-**

(3)). Astfel, exigențele la care trebuie să răspundă un operator, care funcționează ca societate pe acțiuni înființată de municipalitate, căreia i-a fost încredințată gestiunea serviciului printr-un contract de delegare sunt aceleași ca și în cazul unui operator căreia i-a fost delegat serviciul prin câștigarea licitației de atribuire a contractului de gestiune. Repartiția riscurilor din punct de vedere al entității care își asumă responsabilitatea pentru eventualele consecințe ale manifestării acestora, este prezentată în tabelul 2.

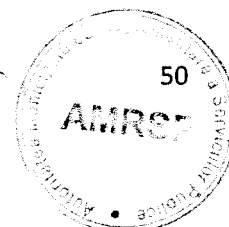
**Tabel 2 Matricea riscurilor gestiunii serviciului de management al traficului**

Categoria de Risc	Descriere	Consecințe	Asumare integrală de către PMB	Împărțire egală a riscurilor între PMB și Operator	Asumare integrală de către Operator
<b>Riscuri de planificare și proiectare</b>					
<b>Infrastructura existentă (reabilitare/modernizare)</b>	Existența anumitor elemente de infrastructură care vor urma să fie administrate în cadrul prezentului serviciu, în municipiul București, care prezintă un grad de uzură ridicat ( semafoare, semne de circulație, marcaje rutiere).	Scăderea calității serviciului și creșterea gradului de insatisfacție al cetățenilor față de serviciul prestat.		<b>X</b>	
<b>Dotarea tehnică neadecvată a</b>	În situația în care modul de atribuire a gestiunii serviciului se realizează	Dotarea tehnică neadecvată a operatorului poate conduce la scăderea		<b>X</b>	

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

<b>operatorului</b>	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.	
<b>Aprobări</b>	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.	<b>X</b>
<b>Conflicte cu alți operatori</b>	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.	<b>X</b>



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

	operatori.			
<b>Utilizarea de materiale de slabă calitate</b>	Creșterea costurilor investiționale sau de operare ca urmare a utilizării unor materiale de calitate inferioară.	Creșterea costurilor de operare/investiționale și în anumite situații, apariția unor blocaje în furnizarea serviciului, pe anumite perioade de timp.		<b>X</b>
<b>Riscuri de întreținere și operare</b>				
<b>Creșterea costurilor cu forța de muncă</b>	Creșteri neprevăzute a costurilor cu forța de muncă ca urmare a deciziilor de ordin politic sau a efectelor unor situații de conjunctură.	Creșterea costurilor totale ale operatorului.		<b>X</b>
<b>Costuri de întreținere mai mari decât cele previzionate</b>	Depășirea costurilor de întreținere față de cele planificate în BVC (planificat).	Creșterea costurilor totale ale operatorului.		<b>X</b>
<b>Riscuri de disponibilitate</b>	Apariția unor evenimente neprevăzute ce pot duce la incapacitatea operatorului de a presta serviciul de management al traficului.	Înteruperi în prestarea serviciului.	<b>X</b>	
<b>Veniturile Operatorului și cererea aferentă</b>				
<b>Condiții extreme ale mediului economic</b>	Crize economice neprevăzute la nivel internațional ce pot avea efecte puternice asupra	Diminuare a veniturilor operatorului ca urmare a unor dezechilibre economice puternice atât la		<b>X</b>

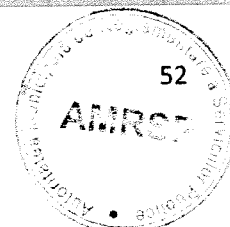




**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII  
SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI  
-AMRSP 2017-**

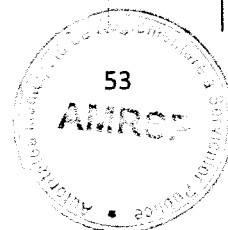
<b>general</b>	echilibrului financiar al operatorului.	nivel internațional cât și la nivel național.			
<b>Inflația</b>	Un nivel neprevăzut al inflației.	Afectarea echilibrului financiar al operatorului.		<b>X</b>	
<b>Riscuri financiare</b>					
<b>Finanțare suplimentară</b>	Este necesară o finanțare 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.	<b>X</b>		
<b>Modificarea dobânzilor bancare</b>	Variațiile dobânzilor pot influența pozitiv sau negativ valoarea finanțărilor prin credite asumate de operator.	Creșterea sau diminuarea costurilor cu creditele angajate de operator.			<b>X</b>
<b>Risc legal și de politică a PMB</b>					
<b>Schimbări legislative generale</b>	Legi, ordonanțe, reglementări care afectează prestarea serviciului față de condițiile actuale.	Exigențe noi asupra modalității de prestare a serviciului.		<b>X</b>	
<b>Schimbări politice</b>	Anumite schimbări la nivel politic ce pot influența	Modificarea cadrului general de prestare a		<b>X</b>	

*M*



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

	cadrul general de prestare a serviciului de administrare a domeniului public și privat de interes local.	serviciului.			
<b>Forță majoră</b>	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.			<b>X</b>
<b>Riscuri legate de performanța operatorului în prestarea serviciului</b>					
<b>Costuri unitare supraevaluate</b>	Neutilizarea unor limite maxime de costuri unitare pe tipuri de operațiuni.	Creșterea costurilor totale ale operatorului.			<b>X</b>
<b>Lipsa definirii și delimitării clare a activităților din cadrul serviciului</b>	În cadrul serviciului, lucrările sau operațiunile realizate nu sunt clar definite și descrise, în vederea delimitării acestora.	Alocarea arbitrară a costurilor pe activități.	<b>X</b>		
<b>Externalizarea activităților din cadrul serviciului de utilitate publică</b>	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.			<b>X</b>



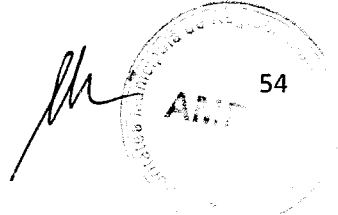
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII  
SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI  
-AMRSP 2017-**

	comparative.			
<b>Creșterea costurilor ca urmare a subcontractării intermediarilor</b>	Lipsa unor politici și strategii clare privind contractarea și aprovizionarea cu materiale de la producătorii direcți și limitarea intermediarilor prin restricționarea subcontractării.	Creșterea costurilor operatorului.	<b>X</b>	
<b>Riscul neîndeplinirii cerințelor specifice impuse prin contractul de delegare</b>	Posibilitatea ca operatorul care prestează serviciul să nu respecte cerințele contractului de delegare și nivelurile de performanță impuse de acesta.	În această situație se pot manifesta creșteri ale costurilor de exploatare, prestarea serviciului la un nivel de calitate sub cel prevăzut în cadrul contractului de delegare etc.		<b>X</b>

**10. CONCLUZII**

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

*" [...] (2) Autoritățile deliberative pot hotărî asupra participării cu capital sau cu bunuri, în numele și în interesul colectivităților locale pe care le reprezintă, la constituirea de societăți comerciale sau la înființarea unor servicii de interes public local ori județean, după caz, în condițiile legii. Autoritățile deliberative pot hotărî achiziționarea, în numele și în interesul colectivităților locale pe care le reprezintă, de acțiuni la societățile la a căror constituire au*


  
 54



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

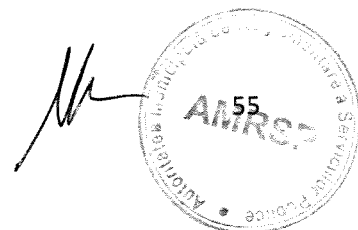
*participat cu aport de capital sau în natură și pot majora sau diminua capitalul social al acestora, în condițiile legii.”*

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 guvernarea 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 al 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 competență 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



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

asociat unic și la *Service Ciclop SA*, deci nu ar exista participare privată la capital al noii societăți, iar în final Municipiul București deține tot capitalul social al noii societăți.

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

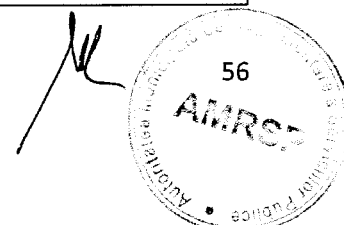
Apreciem că există suficiente avantaje de natură economică, socială, de mediu care justifică realizarea serviciului public de management al traficului în municipiului București și recomandăm delegarea gestiunii acestuia Companiei Municipale Managementul Traficului București SA.

Compania își va asuma în totalitate responsabilitatea realizării serviciului în condiții de profitabilitate, asigurând creșterea continuă a satisfacției utilizatorilor.

În final se impune precizarea că prezentul studiu nu intră sub incidența 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 compensație de la bugetul local al municipiului București.


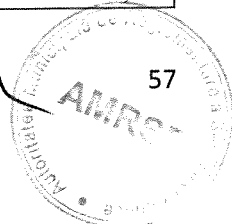
## **11. Anexa 1**

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



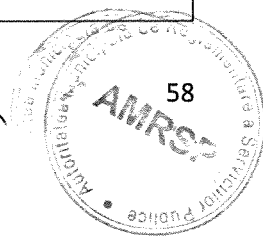
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII  
SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI  
-AMRSP 2017-**

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



  
 57

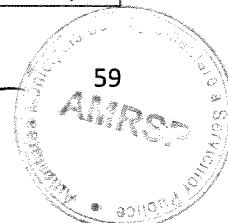
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII  
SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI  
-AMRSP 2017-**

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 PREDĂ	36.128,00
47	PROGRESULUI - VESELIEI	18.159,00
48	STIRBEI VODA - LUTERANA	37.015,00



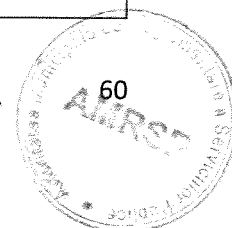
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII  
SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI  
-AMRSP 2017-**

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



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

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 - CEHLAU	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




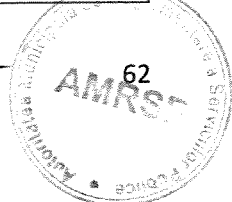
**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII  
SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI  
-AMRSP 2017-**

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 - SECUIILOR	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



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

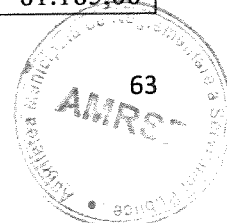
116		
117	13 SPETEMBRIE - SEBASTIAN	101.661,00
118	AEROGARII - AV SERBANSCU - NICOLAE CARAMFIL	52.304,00
119	ALEXANDRIEI - CORA	126.174,00
120	ALEXANDRIEI - ACCES JANDARMERIEI	50.390,00
121	ALEXANDRIEI - PENITENCIAR RAHOVA	52.741,00
122	BARBU VACARESCU - GLINKA	80.364,00
123	BERCENI - DOSSAN - IMGB	43.432,00
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



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

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



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

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 COUBERTAIN - 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 BERČENI - TURNU MAGURELE - FOST LUICA	69.923,00
183	SIBIU - TIMISOARA	96.737,00





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

184	SPLAIUL INDEPENDENTEI - INTRARE CAMINE POLITEHNICA	52.940,00
185	TIMISOARA - MOINEȘTI	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. STRAULEȘTI - 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




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

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

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

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 - MĂRIN 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



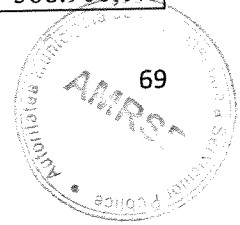

**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII  
SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI  
-AMRSP 2017-**

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 - SECUIILOR	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



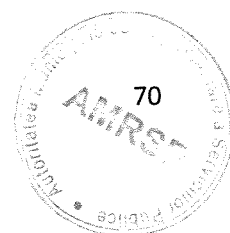

**STUDIU DE OPORTUNITATE PRIVIND MODALITATEA DE DELEGARE A GESTIUNII  
SERVICIULUI DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI  
-AMRSP 2017-**

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	1.105.882,44
280	GIURGIULUI - P.S. DUMITRESCU	
281	GIURGIULUI - TOPORASI	
282	GIURGIULUI - VERIGEI - STOIAN MILITARU	
283	GIURGIULUI - CFR PROGRESULUI	
284	GIURGIULUI 5 INTRESECTII	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



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

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
	<b>SISTEM MANAGEMENT TRAFIC MUNICIPIUL BUCURESTI - 149 INTERSECTII</b>	<b>101.497.885,27</b>





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

**CAPITOLUL I**  
**OBIECTUL CAIETULUI DE SARCINI**

**Art. 1.**

Prezentul Caiet de Sarcini stabilește condițiile de efectuare a serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București, stabilind nivelurile de calitate și condițiile tehnice necesare efectuării acestuia în condiții de eficiență și siguranță.

**Art. 2.**

Prezentul Caiet de Sarcini a fost elaborat spre a servi drept documentație tehnică și de referință în vederea stabilirii condițiilor specifice de efectuare a serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București, indiferent de tipul de gestiune.

**Art. 3.**

Caietul de Sarcini face parte integrantă din documentația necesară efectuării activităților de realizare a serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București și constituie ansamblul cerințelor tehnice de bază.

**Art. 4.**

Prezentul Caiet de Sarcini conține specificațiile tehnice care definesc caracteristicile referitoare la nivelul calitativ, tehnic și de performanță și siguranță în exploatare.

**Art. 5.**

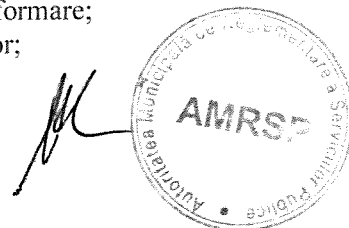
Terminologia utilizată este cea prevăzută în Regulamentul serviciilor din sistemul integrat de management al traficului în Municipiul București, aprobat prin Hotărâre a autorității administrației publice locale.

**CAPITOLUL II**  
**CERINȚE ORGANIZATORICE MINIMALE**

**Art. 6.**

Operatorul serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București va asigura:

- a) numărul și tipul de echipamente, dispozitive, platforme și aplicații necesare fluidizării traficului care satisfac condițiile impuse privind siguranța circulației și fluidizarea traficului, precum și protecția mediului;
- b) informarea operativă despre starea automatelor de trafic a tuturor utilizatorilor interesați;
- c) asigurarea fluenței traficului prin:
  - corelarea vitezei de deplasare cu capacitatea de evacuare în flux continuu a intersecțiilor, zonelor cu limitări și restricții;
  - informarea în timp real a participanților la trafic asupra restricțiilor și a vitezei optime de circulație;
  - corelarea sectoarelor semaforizate cu sectoarele dotate cu panouri de informare;
  - crearea de sectoare de control pentru prevenirea nerespectării restricțiilor;



- d) integrarea în sistem de echipamente eterogene pentru păstrarea caracterului de sistem flexibil și deschis;
- e) încadrarea în standardele europene din domeniu (norme de interconectare, clase de precizie, fiabilitate, compatibilitate electromagnetice etc);
- f) sistem operațional 24 de ore pe zi;
- g) sistemul integrat de management al traficului rutier se va baza pe tehnologii GIS și platforme IT evaluate, care să asigure suportul informațional și decizional;
- h) arhitectura sistemului utilizat va ține cont de cerințele operaționale și va alege componentele hardware și 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 circulație;
  - implementare algoritmi de estimare, predicție, evaluare și prognozare a fluidizării traficului;
- i) informarea în timp real despre starea curentă, intervenții de urgență, raportări statistice;
- j) tehnologiile utilizate de către sistem trebuie să permită:
- achiziția de date prin senzorii de trafic, interfețe cu sistemele pentru determinarea emisiilor poluante;
  - comunicarea datelor se va face prin cablu și wireless;
  - controlul fluxului de vehicule prin automatele de trafic;
- k) personal calificat, echipamente și mijloace de transport adecvate, necesare intervenției operative din cadrul sistemului integrat de management al traficului;
- l) centrul de control al traficului trebuie să aibă configurat și instalat următoarele:
- 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 raportate la statistici;
  - interfața grafică comună.
- m) menținerea stării tehnice corespunzătoare a echipamentelor, dispozitivelor, platformelor utilizate;
- n) respectarea indicatorilor de performanță și de calitate stabiliți prin contractul de delegare a gestiunii sau prin hotărârea de dare în administrare a serviciului și precizați în Regulamentul serviciilor din sistemul integrat de management al traficului, elaborat și aprobat de Autoritatea administrației publice locale;
- o) furnizarea către Autoritatea administrației publice locale a informațiilor solicitate și accesul la toate informațiile necesare, în vederea verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciilor din sistemul integrat de management al traficului;
- p) realizarea unui sistem de evidență a sesizărilor și reclamațiilor și de rezolvare operativă a acestora;
- q) statistica accidentelor și 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 legislației în vigoare privind securitatea și sănătatea în muncă, protecția mediului, precum și situațiile de urgență;
- u) planificarea lucrărilor de întreținere și reparații a echipamentelor, dispozitivelor și platformelor utilizate, conform normativelor aflate în vigoare;
- v) alte condiții specifice stabilite de Autoritățile administrației publice locale.

#### Art. 7.

Obligațiile și răspunderile operatorului sunt cuprinse în Regulamentul serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București.



**Art. 8.**

(1) Condițiile de realizare a investițiilor, precum și 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 și decontare a acestora se vor stabili în contractul încheiat între autoritatea administrației publice locale și operatorul serviciului public.

(2) Finanțarea cheltuielilor de capital pentru realizarea investițiilor, se asigură din următoarele surse:

- a) fonduri proprii ale operatorului;
- b) fonduri alocate de la bugetul local;
- c) fonduri nerambursabile obținute prin aranjamente bilaterale sau multilaterale;
- d) finanțări de la bugetul de stat, în condițiile legii;
- e) alte surse, constituite potrivit legii.

(3) Obiectivele de investiții se realizează cu respectarea prevederilor legale în vigoare, privind elaborarea, avizarea și aprobarea documentațiilor de execuție, a prevederilor legale în vigoare privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, precum și a documentațiilor de urbanism și amenajarea teritoriului aprobate, conform legii.

### CAPITOLUL III

## REALIZAREA SERVICIULUI PUBLIC DE ADMINISTRARE A SISTEMULUI INTEGRAT DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI

### SECȚIUNEA 1

## ACTIVITĂȚILE DE ADMINISTRARE A SISTEMULUI INTEGRAT DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI

**Art. 9.**

Operatorul serviciului de administrare a sistemului integrat de management al traficului din municipiul București are dreptul să efectueze, în condițiile legislației în vigoare, întreținerea și operarea sistemului de semnalizare, supraveghere, dirijare și gestionare a traficului în scopul asigurării fluidizării și siguranței circulației auto și pietonale al sistematizării și optimizării acestuia în condiții de eficiență tehnico-economică cu respectarea tehnologiilor și a instrucțiunilor tehnice de exploatare.

**Art. 10.**

Operatorul are permisiunea de a desfășura activitățile privind semnalizarea rutieră și managementul traficului în condițiile legii, în aria administrativ-teritorială a municipiului București sau în zona Metropolitană, după caz.

**Art. 11.**

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

**Art. 12.**

Prestarea serviciului se va face conform programului anual de lucrări, întocmit și fundamentat anual de către operator și avizat de către autoritățile administrației publice locale, după caz. Programul anual de lucrări însoțit de fișele de fundamentare și memoriile tehnico-economice justificative va sta eventual la baza alocării subvențiilor din bugetele locale pentru activitatea ce urmează a fi prestată și vor fi aprobate odată cu aprobarea bugetelor locale, anuale.

**Art. 13.**

Mijloacele de semnalizare rutieră, marcajele orizontale, echipamentele de dirijare a traficului și circulației precum și poziția 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.

**SECȚIUNEA 2  
LUCRĂRI DE ÎNTREȚINERE ȘI REPARAȚII**

**Art. 15**

Lucrările de întreținere și reparație a sistemului integrat de management al traficului vor cuprinde:

- a) lucrări de întreținere (L.I.);
- b) lucrări de reparații curente (R.C.);
- c) lucrări de reparații capitale (R.K.);

(1) Lucrările de întreținere (L.I.) - au caracter permanent executându-se în tot cursul anului din întregul sistem integrat de management al traficului din Municipiul București, în scopul menținerii tuturor echipamentelor, elementelor de semnalizare rutieră în condiții tehnice corespunzătoare desfășurării continue și fără pericol a circulației.

(2) Lucrările de reparații curente (R.C.) - se execută periodic în scopul compensării parțiale sau totale a uzurii sau degradării elementelor componente ale sistemului elementelor de semnalizare rutieră, spre a fi repuse în funcțiune în condiții normale de exploatare și siguranță a circulației. Lucrările de reparații curente asigură, după caz, îmbunătățirea, repararea sau chiar înlocuirea elementelor care au suferit deteriorări, în cazul în care nu mai pot fi remediate prin lucrări de întreținere.

(3) Lucrările de reparații capitale (R.K.) - reprezintă complexul de lucrări care se execută la intervale mai mari de timp, la sfârșitul unei durate normale de funcționare, în scopul compensării totale a uzurii fizice și morale a unor componente din sistem sau a elementelor de semnalizare rutieră.

Pentru lucrările de reparații capitale efectuate la mijloacele fixe aparținând sistemului integrat de management al traficului, la terminarea acestora se va ține cont ca parametri tehnici să nu fie modificați și să corespundă celor inițiali sau să aibă un nivel superior

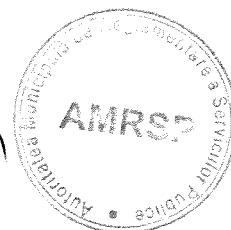
**Art. 16**

*Întreținerea și repararea instalațiilor de semnalizare luminoasă și detecție*

*I. Întreținerea instalațiilor de semnalizare luminoasă și detecție*

Lucrările de întreținere a instalațiilor de semnalizare luminoasă și detecție vor cuprinde:

- a) verificarea zilnică a integrității și funcționării corecte a fiecărei instalații, prin control vizual al fiecărui ochi de semafor (rutier și pietonal) a semafoarelor și a dulapurilor de automatizare; curățirea subansamblelor ce concură la vizibilitatea semaforului;
- b) revizia și verificarea periodică a stării rețelei de cabluri electrice aferente instalației de semaforizare (conexiuni, continuități, rezistențe de izolație etc.), precum și legăturile de protecție la pământ și la nulul de protecție;
- c) verificări, încercări și probe ale funcționării echipamentului electronic de dirijare;
- d) verificarea detectorilor de trafic;
- e) verificarea integrității dulapului de semaforizare;
- f) verificarea sistemului de închidere a automatului;
- g) curățirea internă și externă a automatului de semaforizare (praf și depuneri de particule);
- h) verificarea tensiunilor de alimentare de la rețea și de la sursele de tensiune stabilizată ale automatului;
- h) verificarea execuției corecte a programului de semaforizare prin urmărirea a 2, 3 cicluri de semaforizare, conform documentației de însoțire (diagrama de semaforizare);
- i) verificarea originalității programului de semaforizare înmagazinat (corespondența programului de dirijare înmagazinat în automat cu cel stabilit de beneficiar);
- j) verificarea funcționării detectoarelor de trafic (unde există);
- k) ajustarea informațiilor privind ora și ziua curentă;
- l) verificarea funcționării protecțiilor la „roșu ars” și „verde antagonist”;
- m) curățirea prin spălare a corpurilor de semafor;



- n) ajustarea planurilor de desfășurare a fazelor de semaforizare (în conformitate cu solicitările beneficiarului).
- o) verificarea marcajelor orizontale și refacerea parțială a sectorului în care marcajul a suferit degradări.

## *II. Repararea instalațiilor de semnalizare luminoasă și detecție*

Lucrările de reparații la instalațiile de semnalizare luminoasă și detecție vor cuprinde:

- a) înlocuirea modulelor defecte cu LED-uri noi;
- b) înlocuirea subansamblelor deteriorate sau învechite ale corpurilor de semafoare;
- c) înlocuirea cablurilor electrice și clemelor deteriorate;
- d) repararea și punerea în funcțiune a instalațiilor în caz de defecțiune;
- e) înlocuirea automatelor uzate, cu durata de viață expirată sau care nu mai prezintă garanții din punct de vedere al siguranței în exploatare;
- f) înlocuirea corpurilor de semafor uzate, cu durata de viață expirată, cu performanțe optice necorespunzătoare și care nu mai prezintă siguranță în exploatare;
- g) înlocuirea subansamblelor uzate sau deteriorate ale stâlpilor de semafor;
- h) înlocuirea stâlpilor de semafor uzați care nu mai prezintă siguranță în exploatare;
- i) încercări, verificări și probe ale automatelor de dirijare după efectuarea lucrărilor de reparații ale instalațiilor de semaforizare (înaintea repunerii în funcțiune);
- j) repunerea în funcțiune a automatelor de dirijare;
- k) înlocuirea modulelor electronice defecte din componența automatelor de dirijare.
- l) refacerea completă a marcajelor

### **Art. 18**

(1) Lucrările în regim de urgență se execută în caz de:

- a) accidente de circulație;
- b) furturi, vandalism;
- c) cauze naturale;
- d) defecțiuni majore sau avarii la automatele de semaforizare și sistemele de monitorizare;

(2) Din considerente de siguranță și fluența traficului, lucrările de remediere se vor executa cu operativitate maximă.

(3) În cazul accidentelor de circulație, costul avariilor instalațiilor de semaforizare și sistemelor automate de monitorizare va fi suportat de către asigurator sau de către vinovat, după caz.

### **Art. 23**

#### *Marcaje rutiere*

Marcajele a căror suprafață este plană (netedă) și 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 condiții de noapte și ploaie, se numesc marcaje de tip II. În literatura de specialitate, ele sunt denumite după geometrie și mod de execuție - marcaje profilate, marcaje de tip aglomerat, marcaje structurate etc. (multi-dot, stochastic, tumble-strip).

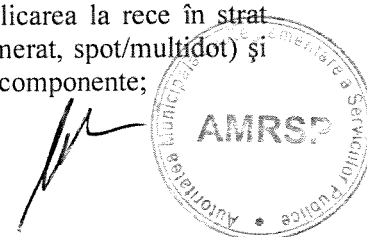
### **Art. 24**

Marcajele rutiere utilizate pentru semnalizare orizontală cuprind: marcaje longitudinale, săgeți, simboluri sau marcaje care se aplică pe suprafața drumului.

Sistemele de marcaj rutier executate "in situ" sunt compuse din materiale de marcaj fluide (sau fluidizabile) și materiale de adaos/împrăștiere, care se combină direct pe suprafața 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 subțire prin pulverizare și/sau în strat gros - marcaj neted, structurat (aglomerat, spot/multidot) și rezonator care formează peliculă prin întărire în urma reacției chimice dintre componente;



d) *produse termoplastice pentru aplicarea la cald în strat subțire* (prin pulverizare) sau în strat gros (prin extrudare) - marcaj neted, structurat (spot/multidot) și rezonator care formează peliculă 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 conțin agregate cu duritate ridicată care asigură creșterea aderenței la rulare. Pelicula se formează în urma reacției dintre componente sau prin răcire. Valoarea minimă a SRT este de 60 (S4) conform SR EN 1436. Valoarea minimă a adâncimii medii a texturii și a macrotexturii MTD este 1,2 mm determinată conform SR EN 13036-1;

f) *marcaje prin săgeți, inscripții, figuri, precum și alte marcaje cu suprafață redusă* pot fi executate manual, în strat subțire sau gros, cu ajutorul șabloanelor corespunzătoare sau din elemente termoplastice prefabricate. Retroreflexia este asigurată de microbule de sticlă aplicate pe suprafața marcajului.

#### **Art. 25**

Materialele de adaos sunt reprezentate de substanțe utilizate pentru creșterea aderenței ("primer"), adezivi, diluanți, material retroreflectiv, material antiaderent sau amestecuri aderent-retroreflexive.

#### **Art. 26**

Produsele de marcaj prefabricate livrate în formă de plăci, rulouri, benzi și la care aderența la substrat se realizează cu adeziv, prin încălzire (material și/sau substrat), se vor aplica prin respectarea tehnologiei de aplicare. Aici se încadrează foliile acrilice sau cu substrat neutru (folie aluminiu, țesătură textilă etc.) și preformatele termoplastice. Tot aici, pot fi incluse materiale, precum butonii rutieri aplicați sau încastrați, din material plastic, conform SR EN 1463-1 și simbolurile grafice aplicate (replicarea simbolisticii indicatoarelor rutiere sau inscripțiile) pe suprafața carosabilă, dar care nu fac obiectul prezentelor instrucțiuni.

#### **Art. 27**

Pentru creșterea rugozității materialele de marcaj reflectorizant, utilizate în procesul de marcare se va putea adăuga material de adaos antiderapant, în așa fel încât, să nu afecteze retroreflexia marcajului.

#### **Art. 28**

(1) Fiecare dintre produsele pentru marcaj vor fi utilizate în funcție de tipul de marcaj (de tip I sau de tip II) și performanțele solicitate (durabilitate, rezistență la uzură, vizibilitate în orice condiții), zona și perioada calendaristică în care se execută marcajele, recomandările specifice din fișa tehnică.

(2) Standardul european SR EN 1871 stabilește proprietățile fizice ale produselor pentru marcare rutieră utilizate pentru "Semnalizare orizontală".

#### **Art. 29**

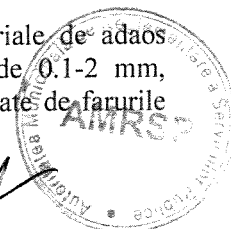
Marcajele rutiere se execută cu caracter permanent sau temporar și se realizează cu produse de marcare de culoare albă și culoare galbenă. Acestea pot fi:

a) *marcajul permanent* - este marcajul cu durata de viață funcțională pentru care se acordă garanție de execuție și se realizează cu produse de marcare de culoare albă și culoare galbenă.

b) *marcajul temporar* - este marcajul a cărui durată de viață funcțională este limitată, nu se poate stabili garanție pentru execuție și 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 microsferă de sticlă cu granulație de 0.1-2 mm, necesare realizării unei combinații de reflexie și refracție a luminii incidente generate de farurile automobilelor, ce permite ca o parte din aceasta să fie reflectată înapoi spre șofer.



### **Art. 31**

(1) Pentru efectul de atenționare 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 și/sau un coeficient de frecare ridicat pentru micșorarea spațiului de frânare a vehiculelor, de exemplu: viraje periculoase, ieșiri de pe autostrăzi sau drumuri expres, treceri de pietoni etc. Pentru evidențierea zonei periculoase pe care este amplasat, covorul rutier antiderapant se realizează din material intens colorat, de obicei roșu (pentru a evidenția pericolul), verde (pentru alte aplicații specifice, de exemplu zonele destinate circulației bicicletelor), albastru, negru etc.

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

### **Art. 33**

(1) Materialul utilizat conține lianți polimerici modificați care încorporează agregate minerale.

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

### **Art. 34**

Covoarele antiderapante se realizează din produse de marcă speciale pentru astfel de aplicații și pot fi realizate din produse de marcă 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 și 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**

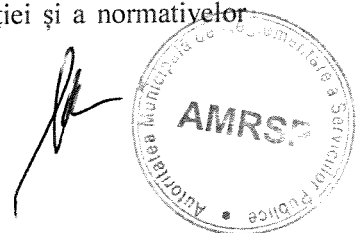
Soluția tehnică optimă care să asigure un marcaj rutier funcțional în condițiile de exploatare și de mediu înconjurător (regim pluvial, temperaturi anuale etc.) specifice fiecărui segment de drum în parte, rămâne la latitudinea specialistului. Alegerea tipului de marcaj, a materialului, a grosimii stratului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

### **Art. 37**

Sistemele de marcă trebuie executate conform regulilor de prelucrare ale producătorului materialelor. Compoziția materialului pentru sistemele de marcă utilizate trebuie să corespundă compoziției pentru care a fost certificat produsul.

### **Art. 38**

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



**Art. 19**

Programul cadru anual de lucrări și activități specifice sistemului integrat de management al traficului este prevăzut în Anexa nr. 4 la prezentul caiet de sarcini.

**Art. 20**

Evidența lucrărilor efectuate se va ține zilnic, decontarea acestora făcându-se lunar, pe baza situațiilor de lucrări.

**Art. 21**

Controlul calității lucrărilor de orice categorie și instalații aferente acestora efectuate, se va face de către responsabilul tehnic cu execuția iar recepția acestora se va face pe bază de procese verbale de recepție la terminarea lucrărilor cu respectarea prevederilor Regulamentului de recepție a lucrărilor în construcții și instalații aferente acestora aprobat prin HG 273/1994.

**Art. 22**

Confirmarea lucrărilor se asigură lunar, de reprezentanții autorității administrației publice locale, în baza Programului de lucrări avizat.

**Art. 39**

Prestarea activității se va desfășura cu respectarea prevederilor legislației de mediu, protecției muncii și prevenirii și stingerii incendiilor, în vigoare, astfel:

- a) Ordonanța nr. 43/1997 privind regimul drumurilor;
- b) Ordonanța nr. 71/2002 actualizată, privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local;
- c) Ordonanța de Urgență nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată și actualizată;
- d) Legea nr. 265/29.06.2006 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 195/22.12.2005 privind protecția mediului, cu modificări și completări ulterioare.
- e) Legea nr. 319/2006 – Legea securității și sănătății în muncă, cu modificările și 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 protecția civilă.
- i) Ordinul nr. 163/2007 pentru aprobarea Normelor generale de protecție împotriva incendiilor, precum și alte reglementări în vigoare specifice domeniilor.

**Art. 40**

Prestarea activităților de semnalizare rutieră și managementul traficului în municipiul București se va executa astfel încât să se realizeze:

- a) continuitatea activității, indiferent de anotimp și condițiile meteo, cu respectarea prevederilor contractuale;
- b) îndeplinirea indicatorilor de calitate a prestării activității, specificați în normativele în vigoare;
- c) controlul calității serviciului prestat;
- d) respectarea procedurilor interne de prestare a activității;
- e) ținerea la zi a documentelor cu privire la prestarea serviciului;
- f) respectarea Regulamentului serviciului public de administrare a domeniului public și privat al municipiului București, aprobat de autoritatea administrației publice locale, în condițiile legii;
- g) prestarea activității în baza principiilor de eficiență economică, având ca obiectiv reducerea costurilor de prestare a serviciului;
- h) asigurarea dotărilor și resurselor materiale necesare pentru prestarea serviciului în întreaga arie administrativ-teritorială încredințată;
- i) reînnoirea echipamentelor, dispozitivelor și aplicațiilor, în vederea creșterii eficienței în exploatarea acestuia, încadrării în normele naționale privind emisiile poluante și asigurării unui serviciu de calitate;





- 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 consultant 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 legătură cu calitatea serviciilor.

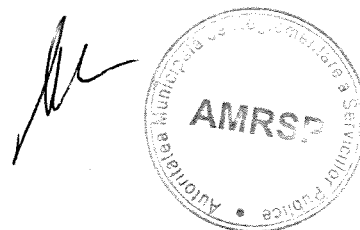
#### **Art. 41**

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**

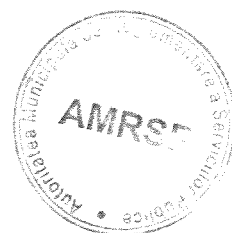
Anexele 1-6 fac parte integrantă din prezentul Caiet de Sarcini pentru efectuarea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București



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

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

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

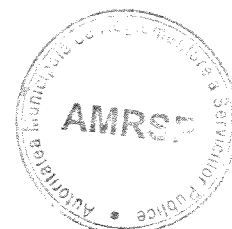


Anexa nr. 2 la

**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 și specializate					
4.	Fibra optică aeriană					
5.	Detectori (bucle inductive) - transversal - longitudinal - avansate					



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**

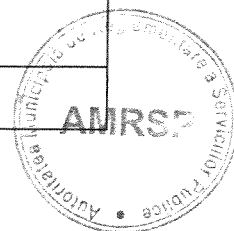
Tip	Necesar minim	Număr existent	Caracteristici	Starea tehnică	An de fabricație



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

**Program cadru de lucrări cu regim special permanent**

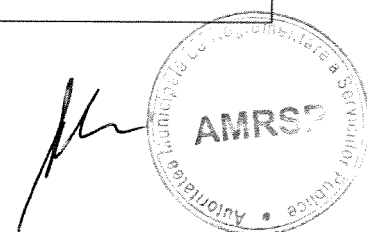
Nr. crt.	Denumire lucrare	Planificat cantitativ	Periodicitatea efectuării lucrărilor (nr. intervenții/perioada)
<b>I</b>	<b>SEMAFORIZARE</b>		
1.	Verificarea vizuală, cu un autoturism, a stării fizice, a corpurilor de semafoare, a lentilelor nesupravegheate de echipamente și înlocuirea celor arse.		
2.	Verificarea, cu un autoturism, a funcționării sincronizate în undă verde a semafoarelor și funcționarea în galben intermitent a lentilelor de la trecerile de pietoni înainte de ora 6,30.		
3.	Verificarea, cu un autoturism, a funcționării sincronizate în undă verde a semafoarelor și funcționarea în galben intermitent a lentilelor de la trecerile de pietoni (între orele 18,00-20,00).		
4.	Verificarea, zilnică a conformității informațiilor de pe cronometre în teren.		
5.	Verificarea vizuală, a funcționării lentilelor cu leduri de pe trecerile de pietoni.		
6.	Intervenții cauzate de arderea lentilelor supravegheate		
7.	Intervenții cauzate de apariția culorii verde pe direcții antagoniste		
8.	Intervenții cauzate de intrarea automatului în regim de avarie de "Blocaj".		
9.	Intervenții de comutare pe galben intermitent (cu ocazia desfășurării diverselor activități în zonele semaforizate, în zilele lucrătoare, sărbători legale, etc.), analize de trafic la anumite ore, deplasări la accidente, întâlniri cu bresle (taximetriști, instructori de șoferi, etc.).		
10.	Intervenții la solicitarea comisarilor, inspectorilor sau agenților de circulație, de către personalul desemnat în localitate		
11.	Reviziile periodice programate.		
12.	Reviziile periodice neprogramate.		
13.	Programarea orei de vară/iarnă		
14.	Reprogramarea unei direcții 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 (defecțiuni).		
18.	Înlocuirea unui semafor.		
19.	Reprogramarea automatului de semaforizare.		
<b>II</b>	<b>SEMNALIZAREA VERTICALĂ (Indicatoare și amenajări rutiere)</b>		
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 stălpilor consolelor sau elementelor de susținere a acestora, re poziționarea acestora (se face pe zone).		
3.	Curățarea prin spălare, ori de câte ori este necesar a indicatoarelor de circulație.		



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) și 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)
<b>I.</b>	<b>ACTIVITĂȚI DE SEMAFORIZARE - NOI</b>		
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).		
<b>II.</b>	<b>ACTIVITĂȚI DE SEMNALIZARE VERTICAL - NOI</b>		
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.	- obținerea avizului de la biroul rutier.		
5.	- procurarea (confecționarea) materialelor necesare (stâlpi, semafoare, sisteme de fixare etc.).		
6.	- instalarea efectivă a acestora sau realizarea amenajării.		
<b>III</b>	<b>ACTIVITĂȚI CONEXE SEMNALIZĂRII</b>		
1.	Realizarea de monitorizări și măsurători de trafic.		
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).		



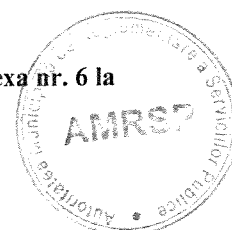
Anexa nr. 5 la  
Caietul de Sarcini pentru efectuarea serviciului public de administrare a sistemului integrat de  
management al traficului în municipiul București

**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		

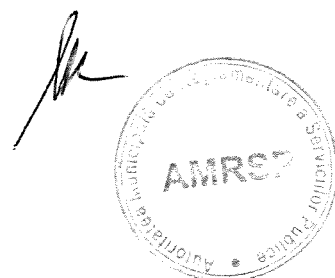


Anexa nr. 6 la



**Caietul de Sarcini pentru efectuarea Serviciilor din sistemul integrat de management al traficului în  
municipiul București**

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







# PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

## Cabinet Primar General

### EXPUNERE DE MOTIVE

privind aprobarea Studiului de Oportunitate privind modalitatea de delegare a gestiunii Serviciului de management al traficului în municipiul București și a Caietului de Sarcini al serviciului public de administrare a domeniului public și privat pentru asigurarea Managementului Traficului în municipiul București

Prin raportul de specialitate comun al Direcției Generale Infrastructură și Servicii Publice și Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice s-au analizat documentațiile elaborate pentru Studiul de Oportunitate privind modalitatea de delegare a gestiunii Serviciului de management al traficului în municipiul București și a Caietului de Sarcini al serviciului public de administrare a domeniului public și privat pentru asigurarea Managementului Traficului în municipiul București.

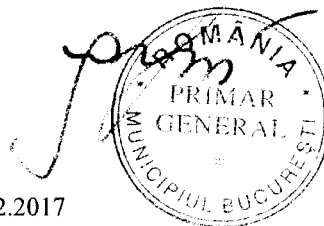
Pentru exploatarea eficientă a activităților edilitar - gospodărești care compun serviciul de administrare a domeniului public și privat, autoritatea publică locală răspunde direct de organizarea, finanțarea, gestiunea și controlul activității, având însă posibilitatea de a încredința sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la gestiunea propriu-zisă a serviciului și administrarea infrastructurii necesare, unor operatori prestatori de servicii de administrare.

Activitățile se pot transmite spre administrare, gestiune și exploatare, fie unui compartiment din aparatul propriu de specialitate sau unui serviciu public înființat în subordinea autorității publice, cum este cazul gestiunii directe, fie unui operator societate pe acțiuni cu capital al unității administrativ-teritoriale, înființată de autoritățile administrației publice locale, cum este cazul gestiunii indirecte

Față de cele de mai sus supun dezbaterii, în temeiul art. 63 alin.(1) lit. b) și d) din Legea nr.215/2001 a administrației publice locale, cu modificările și completările ulterioare, proiectul de hotărâre pentru aprobarea proiectului de hotărâre privind aprobarea Studiului de Oportunitate privind modalitatea de gestiune a serviciului de administrare și exploatare a parcarilor din municipiul București și a Caietului de Sarcini al serviciului public de administrare a domeniului public și privat pentru asigurarea Managementului Traficului în municipiul București.

**PRIMAR GENERAL**

**Gabriela FIREA**



AVIZAT  
DIRECȚIA JURIDIC  
DIRECTOR/EXECUTIV  
ADRIAN IORDACHE

Redactat: Filip Atanasiu – 1 exemplar – 28.12.2017





# PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice  
Autoritatea Municipală de Reglementare  
a Serviciilor Publice

Nr. D.G.I.S.P. / 2787/07.12.2017  
Nr. A.M.R.S.P. / 3034/06.12.2017

## RAPORT DE SPECIALITATE

privind aprobarea Studiului de Oportunitate privind modalitatea de delegare a gestiunii Serviciului de management al traficului în municipiul București și al Caietului de Sarcini al serviciului public de administrare a domeniului public și privat pentru asigurarea Managementului Traficului în municipiul București

Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice, prin adresa cu nr.3034/06.12.2017, înregistrată la Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației cu nr.22625/07.12.2017, a înaintat documentele elaborate de aceasta, cuprinzând Studiul de Oportunitate privind modalitatea de delegare a gestiunii Serviciului de management al traficului în municipiul București și Caietul de Sarcini al serviciului public de administrare a domeniului public și privat pentru asigurarea Managementului Traficului în municipiul București.

Potrivit concluziilor și recomandărilor cuprinse în Studiului de Oportunitate privind modalitatea de delegare a gestiunii Serviciului de management al traficului în municipiul București, gestiunea serviciilor de administrare a domeniului public și privat se poate organiza în următoarele condiții :

- a) Gestiune directă;
- b) Gestiune indirectă sau gestiune delegată.

Gestiunea directă se realizează prin intermediul unor operatori furnizori/prestatori de servicii de administrare a domeniului public și privat, care pot fi compartimentele pentru administrarea domeniului public și privat, organizate în cadrul aparatului propriu (...) ale sectoarelor municipiului București, și/sau al Consiliului General al Municipiului București (art. 11, alin. (2) lit. a)), precum și unul sau mai multe servicii publice, specializate și autorizate conform legii, având personalitate juridică și buget propriu, organizate în subordinea sectoarelor municipiului București, și/sau a Consiliului General al Municipiului București art. 11 alin.(2) lit. b).

Gestiunea indirectă sau gestiunea delegată se realizează prin intermediul unor operatori furnizori/prestatori de servicii de administrare a domeniului public și privat, care pot fi societăți comerciale pe acțiuni cu capital al unităților administrativ – teritoriale, înființate de autoritățile administrației publice locale în conformitate cu art. 12, alin. (2) lit. a). În cazul gestiunii indirecte sau gestiunii delegate autoritățile administrației publice locale pot apela pentru realizarea serviciilor la unul sau mai mulți operatori cărora le încredințează, în totalitate sau numai o parte, în baza unui contract de delegare a gestiunii, sarcinile și responsabilitățile proprii cu privire la gestiunea propriu-zisă a serviciilor, precum și administrarea și exploatarea infrastructurii edilitar-urbane necesare realizării serviciilor în baza art. 12, alin. 1.

Caietul de Sarcini stabilește condițiile de efectuare a serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiului București, stabilind nivelurile de calitate și condițiile tehnice necesare efectuării acestuia în condiții de eficiență și siguranță.

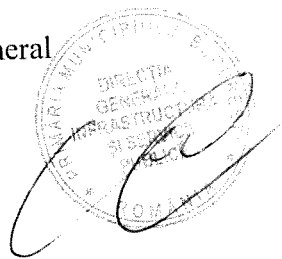
Aceste documentații au fost elaborate pentru a servi drept documentație tehnică și de referință în vederea organizării și stabilirii condițiilor specifice de desfășurare a serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului, reparare, întreținere și / sau modernizare, conținând specificațiile tehnice care definesc caracteristicile referitoare la nivelul calitativ tehnic și de performanță, siguranță în exploatare, precum și sisteme de asigurare a calității, inclusiv pentru echipamentele și dispozitivelor amplasate din sistem.

Față de cele de mai sus supunem dezbaterii, în conformitate cu prevederile art. 9 din O.G. nr. 71/2002, privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, aprobată prin Legea nr. 3/2003, cu modificările și completările ulterioare, proiectul de hotărâre pentru aprobarea Studiului de Oportunitate privind modalitatea de delegare a gestiunii Serviciului de management al traficului în municipiul București și a Caietului de Sarcini al serviciului public de administrare a domeniului public și privat pentru asigurarea Managementului Traficului în municipiul București.

### **Direcția Generală Infrastructură și Servicii Publice**

Director General

Lucian ENE



**A.M.R.S.P.**

Director General

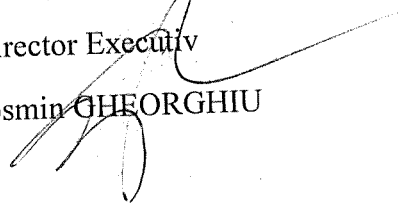
Adrian CRISTEA



### **Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației**

Director Executiv

Cosmin GHEORGHIU



Redactat: Filip Atanasiu – 1 exemplar – 12.12.2017



# PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BUCUREȘTI

Secretar General

Direcția Asistență Tehnică și Juridică

Serviciul Transparență Decizională  
Biroul pentru Aplicarea Legii nr. 52/2003  
Nr. 7134/11/29 12.2017

## ANUNȚ

În conformitate cu prevederile Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, se aduce la cunoștință publică următorul proiect de act normativ:

**Proiect de hotărâre privind aprobarea Studiului de Oportunitate privind modalitatea de delegare a gestiunii Serviciului de management al traficului în municipiul București și a Caietului de Sarcini al serviciului public de administrare a domeniului public și privat pentru asigurarea Managementului Traficului în municipiul București**

Potrivit art. 7, alin. 2 din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, "Anunțul referitor la elaborarea unui proiect de act normativ va fi adus la cunoștința publicului, în condițiile alin. (1), cu cel puțin 30 de zile lucrătoare înainte de supunerea spre avizare de către autoritățile publice ..."

Procedură de dezbateri: 30 de zile lucrătoare: termen : **15 februarie 2018.**

Proiectul de act normativ, mai sus amintit, cu documentația de bază, poate fi consultat:

- pe site-ul P.M.B. – [www.pmb.ro](http://www.pmb.ro);  
link: [http://www.pmb.ro/institutii/cgmb/dezb\\_publica/proiecte/pr\\_dezb\\_publica.php](http://www.pmb.ro/institutii/cgmb/dezb_publica/proiecte/pr_dezb_publica.php)
- la sediul PMB, B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5.

Proiectul de act normativ se poate obține în copie, pe bază de cerere depusă la Centrul de Informare.

În conformitate cu prevederile art. 7, alin. 4 din Legea 52/2003, republicată, până la data de **15.01.2018**, se pot trimite în scris, propuneri, sugestii, opinii cu valoare de recomandare privind proiectele de acte normative supuse dezbaterii publice.

Propunerile, sugestiile, opiniile privind proiectele de acte normative, se vor transmite:

- prin site-ul [www.pmb.ro](http://www.pmb.ro);
- prin poștă pe adresa P.M.B. – B-dul Regina Elisabeta nr. 47, sector 5 – Direcția Asistență Tehnică și Juridică;
- depuse la Centrul de Informare – P.M.B., B-dul Regina Elisabeta, nr. 42, sector 5.

Materialele transmise vor purta mențiunea:

**„Recomandare la proiect de act normativ”**

DIRECTOR EXECUTIV

Mariana Brod

Șef serviciu,  
Nicoleta Sunică

p. Șef birou,  
Liliana Miu

Întocmit,  
Consilier C. Bitlan