



MUNICIPIUL BUCUREȘTI

SECTOR 5

Strada Fabrica de Chibrituri nr. 9-11, Sector 5

Tel.: 021.314.46.80 021.314.43.18

Fax: 021.314.49.90 021.311.04.65

Cod fiscal: 4433953

E-mail: primarie@sector5.ro

PROIECT HOTĂRÂRE

privind solicitarea acordului Consiliului General al Municipiului București pentru împuternicirea expresă a Consiliului Local al Sectorului 5 de a hotărî cu privire la asocierea dintre Sectorul 5 al Municipiului București cu Primăria Municipiului București, Sectorul 1 al Municipiului București, Sectorul 2 al Municipiului București, Sectorul 3 al Municipiului București, Sectorul 4 al Municipiului București, Sectorul 6 al Municipiului București pentru realizarea proiectului „Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (Managementul Traficului București-Ilfov) și prioritizarea vehiculelor de transport public, în vederea creșterii siguranței rutiere, fluidizării traficului și reducerii poluării”

Consiliul Local al Sectorului 5

Având în vedere referatul de aprobare al Primarului Sectorului 434/13.05.2022 și Raportul de specialitate nr. 434/13.05.2022;

Văzând avizul Comisiei pentru activități economico-financiare, buget și finanțe, comerț, fonduri europene, mediul de afaceri și transparență financiară;

Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

În conformitate cu HCGMB nr. 166/30.03.2022 privind împuternicirea expresă a Sectoarelor 1 – 6 ale Municipiului București să poată hotărî, în condițiile legii, cu privire la asocierea acestora, în vederea finanțării și realizării în comun a unor acțiuni, lucrări, servicii sau proiecte de interes public local inclusiv realizarea unei asocieri de autorități contractante, în temeiul Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice, Legii nr. 99/2016 privind achizițiile sectoriale și Legii nr. 100/2016 privind concesiunile de lucrări și concesiunile de servicii.

În conformitate cu prevederile art. 44 din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

În conformitate cu prevederile Legii nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, cu modificările și completările ulterioare;

Ghidul specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente PNRR în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, Componenta 10 – Fondul local.

În temeiul prevederilor art. 139 alin. (3), art. 166 alin. (2) lit.r), lit.s), alin.(3), alin (4), art. 196 alin. (1) lit. a) și art. 197 din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1 Se solicită acordul Consiliului General al Municipiului București pentru împuternicirea expresă a Consiliului Local al Sectorului 5 de a hotărî cu privire la asocierea dintre Sectorul 5 al Municipiului București, cu Primăria Municipiului București, Sectorul 1 al Municipiului București, Sectorul 2 al Municipiului București, Sectorul 3 al Municipiului București, Sectorul 4 al Municipiului București, 1 Sectorul 6 al Municipiului București , pentru realizarea proiectului „**Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (Managementul Traficului București-Ilfov) și prioritizarea vehiculelor de transport public, în vederea creșterii siguranței rutiere, fluidizării traficului și reducerii poluării**”.

Art.2 Se aprobă asocierea și Acordul de parteneriat dintre Sectorul 5 al Municipiului București, Primăria Municipiului București, Primăria Sectorului 1, Primăria Sectorului 2, Primăria Sectorului 3, Primăria Sectorului 4 și Primăria Sectorului 6, conform anexei ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.3. Se aprobă depunerea cererii de finanțare cu titlul „*Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (Managementul Traficului București-Ilfov) și prioritizarea vehiculelor de transport public, în vederea creșterii siguranței rutiere, fluidizării traficului și reducerii poluării*” în cadrul apelului de proiecte PNRR/2022/C10;

Art.4. Se aprobă valoarea maximă eligibilă a proiectului cu titlul "*Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (Managementul Traficului București-Ilfov) și prioritizarea vehiculelor de transport public, în vederea creșterii siguranței rutiere, fluidizării traficului și reducerii poluării*", în valoare de 29.536.200 lei fără TVA

Art.5. Se vor asigura toate resursele financiare necesare implementării proiectului în condițiile rambursării/decontării sau plății ulterioare a cheltuielilor din instrumente structurale.

Art.6. Se aprobă Nota de fundamentare a investiției (prevăzută în Anexa 1), Acordul de parteneriat al proiectului (prevăzut în Anexa 2) și Descrierea sumară a investiției (prevăzută în Anexa 3) la prezenta hotărâre;

Art.7. Se împuternicește Primarul Sectorului 5 în calitate de reprezentant legal al Primăriei Sectorului 5, să semneze pentru și în numele Sectorului 5, Acordul de parteneriat și toate actele necesare în vederea depunerii cererii de finanțare aferente proiectului.

Art.8. Se abrogă Hotărârea Consiliului Local nr. 35/07.04.2022

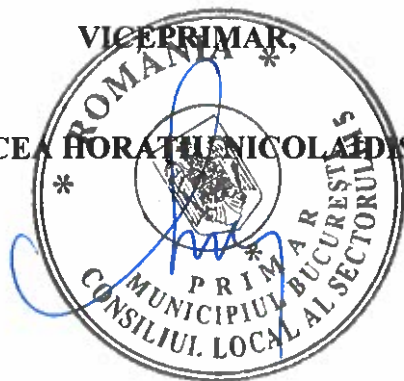
Art.9. Direcțiile din cadrul Aparatului de specialitate al Primarului Sectorului 5 vor duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri, conform competențelor.

Avizat pentru legalitate
Secretar General al Sectorului 5
Florin Mănuș

p. PRIMAR

VICEPRIMAR,

MIRCEA HORATIU NICOLAE



NOTĂ DE FUNDAMENTARE

	<p>Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local</p>	<p>Titlu apel proiect PNRR/2022/C10 „Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (Managementul Traficului București-Ilfov) și prioritizarea vehiculelor de transport public, în vederea creșterii siguranței rutiere, fluidizării traficului și reducerii poluării”</p>
<p>1.</p>	<p>Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)</p>	<p>Prezentăm mai jos evaluarea situației actuale din perspectiva funcționării echipamentelor existente cu care sunt dotate intersecțiilor integrate în BTMS dar și cele ce urmează a fi înrolate în acesta, cât și creșterea capacității Centrului de Trafic la noile volume de date colectate, îmbunătățirea reacției de răspuns la situațiile din teren și noi funcționalități.</p> <p>Pentru analiza situației existente, o primă activitate, a fost cea de inventariere în stradă a tuturor intersecțiilor și trecerilor de pietoni semaforizate.</p> <p>În urma centralizării datelor colectate în cadrul acțiunii de inventariere a intersecțiilor semaforizate din București, au rezultat următoarele:</p> <p>Intersecții</p> <ul style="list-style-type: none"> • 260 de intersecții semaforizate înrolate în BTMS, din care 8 treceri de pietoni; • 223 de intersecții semaforizate neînrolate în BTMS, din care 14 treceri de pietoni; • 18 de intersecții semaforizate nefuncționale; • 1 intersecție în curs de execuție; • 98 de intersecții sunt dotate cu butoane de cerere traversare pentru pietoni; • 148 de intersecții sunt dotate cu dispozitive acustice pentru nevăzători. <p>Echipamente</p> <ul style="list-style-type: none"> • 91 controllere model ITC 3; • 248 controllere model ITC 2; • 19 controllere model Mini ITC2; • controllere model Mini ITC3; • 33 controllere SCAE 4012, 4040; • controllere model ATC; • 30 controllere tip CC (modele 8000, 10000 și 15000); • diverse modele (PEEK, SEMAFORICA, SUCCESOR); • 11 intersecții funcționează cu extensie din automatul de dirijare al unei intersecții adiacente; • 9294 semafoare LED, din care: <ul style="list-style-type: none"> - 827 tip Vehicul Prim Terestru; - 2317 tip Vehicul Terestru; - 1010 tip Vehicul Suspendat; - 3361 semafoare dedicate pietonilor; - 475 semafoare dedicate utilizatorilor de biciclete; - 34 semafoare tip Prim Vehicul folosite pentru semaforizarea autobuzelor care circulă deviat pe calea de rulare a tramvaiului; - 136 semafoare cu 2 ochiuri pentru semaforizarea tramvaielor; - 190 semafoare cu 4 ochiuri pentru semaforizarea tramvaielor; - 144 lămpi filatoare V.I.D. (verde intermitent dreapta); - 800 lămpi filatoare G.I. (galben intermitent); - 1363 semafoare cu bec (filament incandescent), din care: <ul style="list-style-type: none"> - 456 tip Vehicul Terestru; - 99 tip Vehicul Suspendat;



- 675 semafoare dedicate pietonilor;
- 32 semafoare cu 2 ochiuri pentru semaforizarea tramvaielelor;
- 34 lămpi filatoare V.I.D. (verde intermitent dreapta);
- 66 lămpi filatoare G.I. (galben intermitent).
- 794 de camere video de supraveghere, din care:
- 503 folosite de ASB;
- 291 folosite de terți.
- 403 butoane cerere traversare pentru pietoni;
- 1150 dispozitive acustice pentru nevăzători.

Infrastructură

- 3361 stâlpi normali;
- 877 stâlpi cu consolă;
- 556 stâlpi terți (STB, iluminat public, etc);
- 4245 camere de tragere.

În perioada 2006 - 2007, Municipiul București a făcut o investiție consistentă pentru realizarea (Sistemul de Management al Traficului-București) denumit în continuare BTMS, acesta reprezentând o soluție integrată pentru managementul mobilității urbane. După finalizarea investiției, BTMS a fost operat, menținut și extins.

Au fost conectate noi dispozitive în teren, ceea ce a condus la extinderea gradului de acoperire al BTMS cu intersecții, artere și coridoare noi. În prezent, în funcție de gradul de operaționalizare al echipamentelor și al rețelei de comunicație, în BTMS sunt integrate un număr de aproximativ 260 intersecții.

Soluția BTMS este un mediu integrat al traficului rutier (IRTE) pentru gestionarea mobilității, în care Serviciile de Gestionare a Traficului (TMS) cooperează cu Sistemele de Supraveghere ale Centrului de Control (CCSS).

Platforma software de managementul traficului OMNIA - UTOPIA a făcut obiectul unei actualizări pentru prima dată în aprilie 2019, atunci când prin module operaționale actualizate s-au adăugat funcționalități superioare, suplimentare celor deja instalate și actualizate (marcate subliniat în listarea de mai jos), moderne, în contextul dezvoltării unui sistem de tip Smart City, printre care:

Serviciile de gestionare a traficului (TMS):

- Controlul traficului urban (UTC) - UTOPIA;
- Managementul transportului public (PTM) - FLASH;
- Supraveghere video (CCTV);
- Sistemele de supraveghere ale centrului de control (CCSM) aflate în funcțiune

sunt:

- Supervisorul de strategie (SS) - MISTIC;
- Sistemul de management al defecțiunilor (FMS) - PERFORMER;
- Sistemul de management al rețelei (NMS) - HP Open View;
- Monitorizarea performanței (PM) - BIITS;
- Interfața grafică comună a utilizatorilor (CGUI);
- Interfața de informare privind traficul și deplasarea (TTII) ;
- Sistemele de strategie generală, manager de evenimente și prioritizare transport public;
- Sistemul de Prioritizare a Transportului Public;
- Modul de import/ export modele de simulare și modelare trafic offline cu platforma PTV Vissim;
- Monitorizarea traficului la nivel macro-rețea; monitorizare, rutare de trafic și estimarea o/d (matrice origine / destinație);
- Interfața cu utilizatorul;
- Interfața cu sisteme externe;
- Manager de evenimente și scenarii;
- Managementul strategiilor și al evenimentelor de trafic;
- Indicatori de performanță;
- Panou de control dashboard.

AUTOMATE DE DIRIJARE A TRAFICULUI

Un automat de dirijare a traficului rutier în intersecții (ADC) este un dispozitiv - sistem electronic destinat să comande, în condiții de siguranță maximă, aprinderea secvențială



a semafoarelor electrice prezente într-o intersecție, conform unui program de semaforizare aprobat.

Analiza desfășurată în teren în mun. București a urmărit identificarea tipurilor de ADC din teren, a capacităților funcționale și de integrare în BTMS cât și disponibilitatea și existența încă a producătorilor echipamentelor respective.

Au rezultat următoarele:

Tabel 1. Tipuri ADC existente, capacități funcționale și de integrare în BTMS

Item nr.	Producător	Tip echipament	Număr	Capacitatea de integrare în BTMS	Comentarii
1	SICOR 95	ATC	7	N	Companie preluată de SWARCO
2	ESR Franța	CC 8000	12	N	Nu mai există
3	ESR Franța	CC 10000	17	N	Nu mai există
4	ESR Franța / Eurosc Romania	CC 15000	1	N	Nu mai există
5	CROSS Cehia	CROSS	1	N	-
6	AUTOMATICA României	EMCS	3	N	Nu mai există
7	ESR	ESR	4	N	Nu mai există
8	Nedeterminat	ALTELE	13	N	-
9	SWARCO Olanda	PEEK	4	N	Compania PEEK preluată de SWARCO
10	SCAE Italia	SCAE OLD	6	N	-
11	SICOR 95	SUCESOR	2	N	Companie preluată de SWARCO
12	LaSemaforica	SEMAFORICA	1	N	-
13	SCAE Italia	SCAE	27	D	-
14	SWARCO Austrie	SWARCO ITC2	250	D	-
15	SWARCO Austrie	SWARCO ITC3	90	D	-
16	SWARCO Austrie	SWARCO ITC2 MINI	18	D	-
17	SWARCO Austrie	SWARCO ITC3 MINI	9	D	-

buclă inductivă), modul pentru comanda semafoarelor electrice.

ADC-urile moderne, echipate cu microcontrollere sau microprocesoare, dispun de un sistem de operare în timp real (acest sistem de operare în timp real poate fi dezvoltat de la zero de producător sau poate fi un sistem de operare de uz general, adaptat însă cerințelor de funcționare specifice dirijării traficului rutier în condiții de siguranță).

Analiza în funcție de producător și tip de Automat de Dirijare a Circulației este prezentată mai jos:



Figura 1. ADC, clasificare după producător

Analiza în funcție de integrabilitatea Automatelor de Dirijare a Circulației în BTMS este:

AUTOMATE DE DIRIJARE A CIRCULATIEI
 Clasificare dupa capacitate acestora de a fi centralizate in BTMS

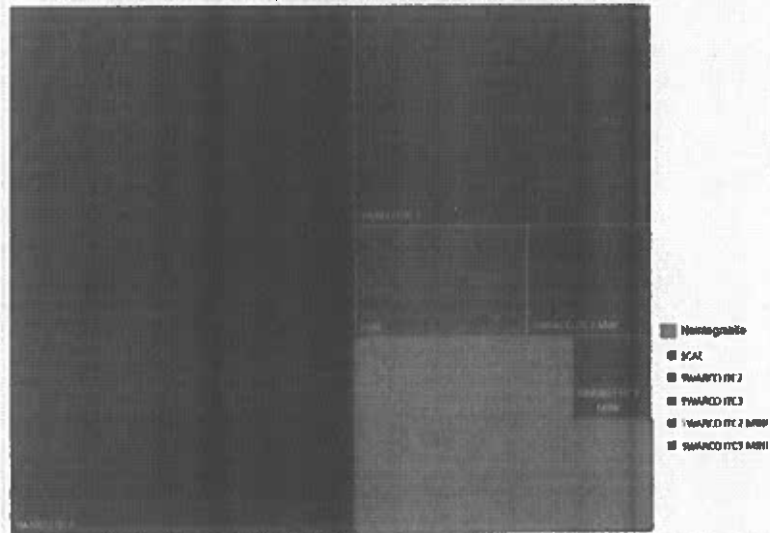


Figura 2. ADC, clasificare după capacitate centralizare în BTMS

Arhitectura sistemului implică platforma de integrare OMNIA și soluția de control adaptiv UTOPIA al traficului rutier pe o întreagă suprafață (nu doar una sau mai multe axe de circulație), atât în funcție de valorile de trafic înregistrate în timp real, cât și în funcție de valorile de trafic istorice (în scopul prevenirii).

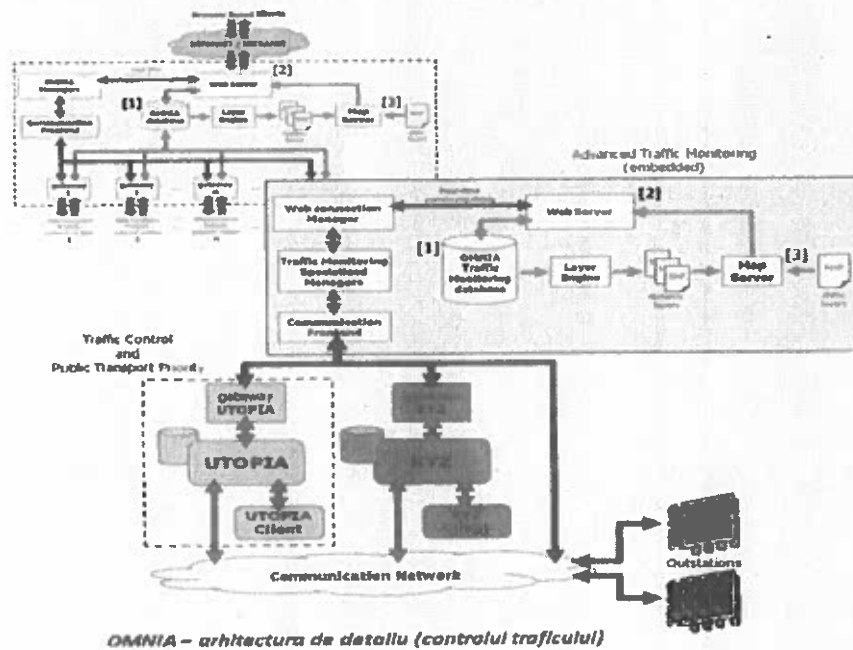


Figura 3. OMNIA-arhitectura de detaliu (controlul traficului)

În prezent, platforma OMNIA / UTOPIA din BTMS dispune de mai multe module software dedicate asigurării funcției de prioritizare a mijloacelor de transport public:

- Omnibus;
- Utopia Bus Tracker;
- Track Mapping;
- PT Locator.

Omnibus este modul dedicat localizării pe hartă a vehiculelor de transport public. Acest modul software primește informații în timp real referitoare la codul vehiculului, coordonatele GPS, viteza și direcția de deplasare. Aceste informații pot proveni din mai multe surse: un sistem de management al parcului de transport public, un sistem simplu



de localizare, un server SIRI etc.

Utopia Bus Tracker este modulul software care efectuează calculele în timp real având ca scop predicția momentului de timp în care vehiculul de transport public va ajunge în intersecția controlată; calculele sunt iterative astfel încât la fiecare recepție a unui nou pachet de date de la Omnibus se realizează o nouă predicție, îmbunătățindu-se astfel acuratețea sistemului.

PT Locator emite cererile de prioritate către UTOPIA, în urma datelor primite de la modulul Utopia Bus Tracker, și confirmă trecerea vehiculului de transport public prin intersecție (pentru dezactivarea cererii de prioritate).

Track Mapping este un modul grafic, necesar pentru definirea rutelor și a liniilor de transport public, precum și a altor markeri folosiți la localizare (intersecții controlate, stații, puncte de inflexiune în traseu etc).

Din punct de vedere al Interoperabilității UTOPIA - SIRI (Service Interface for Real Time Information, pentru acordarea de prioritate vehiculelor PT, UTOPIA poate folosi serviciul SIRI VM, în particular elementul (structura) VehicleMonitoringDeliver. Informațiile minime care trebuie să fie prezente în structură sunt:

- codul de linie;
- codul de serviciu;
- identificatorul de vehicul;
- momentul de timp în care s-a făcut achiziția datelor;
- aderența la orarul de circulație (în avans / în întârziere);
- ultimul marker atins (de regulă, o intersecție sau o stație);
- distanța parcursă de la ultimul marker până în momentul prezent;
- poziția vehiculului (în coordonate WGS84, latitudine și longitudine);
- viteza vehiculului;
- direcția de deplasare (vectorul de deplasare).

Această metodă de prioritizare, pentru a atinge o eficiență ridicată, necesită actualizarea informațiilor stocate de serverul SIRI cel târziu la fiecare 10 secunde (ideal, la fiecare 5 secunde).

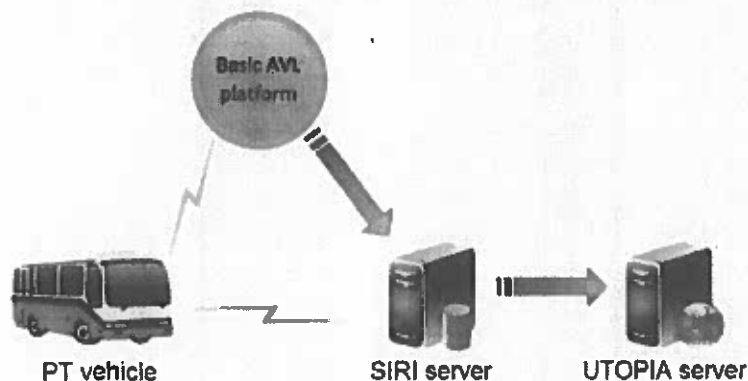


Figura 4. Diagrama funcțională pentru prioritizare PT prin comunicație cu server SIRI

2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică

Trendul ascendent pe care se află regiunea București-Ilfov a permis creșterea calității vieții. Un efect al acestei creșteri este dorința de a fi mobil (către și dinspre locul de muncă, zone de relaxare, zone comerciale, etc.) în condiții de confort și siguranță. În prezent, aceste două atribute sunt asociate deplasărilor cu autoturismul în defavoarea transportului public, mersului pe jos sau cu bicicleta.

În plus, relocarea activităților economice în ultimii ani din București în comunitățile învecinate din arealul metropolitan a generat o migrație a locurilor de muncă în afara orașului, ceea ce implică o navetă zilnică pe rutele care ies din București, navetă care este realizată, de cele mai multe ori, cu autoturismul personal. În același timp, dezvoltările imobiliare rezidențiale din localitățile limitrofe Municipiului București au condus la migrația populației către acestea și a crescut numărul autovehiculelor pe

		<p>sensurile către municipiu pentru acces la locuri de muncă și acces la servicii (unități de învățământ, servicii medicale, divertisment, etc.).</p> <p>Rețeaua stradală existentă a municipiului București și implicit rețeaua de transport nu poate asigura necesarul pentru dinamica socio-economică, fapt care a condus în ultimii ani la accentuarea fenomenului de congestie atât a traficului intern și de tranzit, cât și a traficului de pe căile de acces spre/dinspre municipiu din localitățile limitrofe ale municipiului București.</p> <p>Creșterea calității vieții nu se poate realiza atât timp cât locuitorii din zona metropolitană folosesc preponderent autoturismul propriu și se ajunge în situația depășirii capacității de circulație a străzilor și intersecțiilor. Acestea generează blocaje în trafic (și nu doar la orele de vârf), făcând deplasarea în oraș o reală provocare pentru participanți.</p> <p>În acest sens, începând cu anul 2008 s-a implementat un sistem de management trafic în Municipiul București care a presupus integrarea intersecțiilor semaforizate și gestionarea acestora în timp real pe baza datelor colectate din teren. Un deficit al acestui sistem îl constituie lipsa integrării tuturor intersecțiilor, ceea ce a condus la sincope în funcționarea sistemului și la atingerea obiectivelor propuse. Suplimentar, două elemente care au contribuit la funcționarea deficitară a BTMS sunt: lipsa unui contract de întreținere a echipamentelor și necorelarea investițiilor în extinderea sistemului de semaforizare inteligentă cu dezvoltarea continuă a orașului ce a condus la creșterea excesivă a numărului de autovehicule utilizate în transportul persoanelor și mărfurilor.</p> <p>În prezent, în BTMS nu este implementat un sistem centralizat de detectare automată a congestiilor în trafic și nici un sistem de răspuns, constatări care susțin necesitatea și oportunitatea investiției propuse.</p>
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	<p>Conform PMUD, la nivelul anilor 2008-2009, Swarco și UTI au elaborat și instalat un sistem de Management al Traficului în București (BTMS). Livrarea la cheie a inclus un sistem adaptiv de management al transportului public și control al traficului urban cu echipamente de semnalizare luminoasă a circulației cu LED. Instalarea a inclus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un centru nou de control al traficului • 260 intersecții (cu extindere până la 1.000 intersecții) • Sistem integral adaptiv de control al traficului pe bază SPOT/UTOPIA • 140 dispozitive de control, tip ITC-2 • Sistem PTM FLASH cu integrarea a 300 vehicule • Comunicare prin fibră optică • Sistem de supraveghere video (CCTV) pentru 140 intersecții <p>La acest moment, conform unei analize a situației din teren, au rezultat următoarele date:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 260 de intersecții semaforizate incluse în BTMS, din care 8 sunt intersecții dedicate traversării pietonale; • 223 de intersecții semaforizate neincluse în BTMS, din care 14 sunt intersecții dedicate traversării pietonale; • 18 de intersecții semaforizate nefuncționale; • o intersecție în curs de execuție; • 98 de intersecții sunt dotate cu butoane de cerere traversare pentru pietoni; • 148 de intersecții sunt dotate cu dispozitive acustice pentru nevăzători. <p>Aceste elemente ale infrastructurii rutiere sunt echipate astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 91 controllere model ITC 3; • 248 controllere model ITC 2; • 19 controllere model Mini ITC2; • controllere model Mini ITC3; • 33 controllere SCAE 4012, 4040; • controllere model ATC; • 30 controllere tip CC (modele 8000, 10000 și 15000); • diverse modele (PEEK, SEMAFORICA, SUCCESOR); • 10 intersecții funcționează cu extensie din automatul de dirijare al unei intersecții adiacente; • 9294 semafoare LED; • 1363 semafoare cu bec (filament incandescent); • 794 de camere video de supraveghere; • 403 butoane cerere traversare pentru pietoni;



		<ul style="list-style-type: none"> • 1150 dispozitive acustice pentru nevăzători; • 4245 camere de tragere; • 3361 stâlpi normali; • 877 stâlpi cu consolă; • 556 stâlpi terți (STB, iluminat public, etc). <p>Vor fi asigurate corelările între serviciile de mobilitate urbană din zona funcțională și zona periurbană. Serviciile de transport public se vor prioritiza și promova prin planificarea de benzi și trasee dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecvente și congestionate. Astfel sectoarele Municipiului București partenere în cadrul proiectului asigură implementarea condițiilor necesare pentru prioritizarea și promovarea transportului public pe raza de competență administrativă, prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, acolo unde este necesar și condițiile tehnice permit.</p>
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	<p>În ceea ce privește corelarea investiției propuse cu proiectele în curs de implementare de la nivel local, Primăria Municipiului București are în derulare o serie de activități care fac obiectul unor proiecte finanțate prin fonduri nerambursabile aferente perioadei de programare 2014-2020. În acest sens, Municipiul București a semnat contracte de finanțare din Programul Operațional Regional București - Ilfov 2014 - 2020 pentru achiziția a 100 tramvaie și 100 autobuze electrice, iar din Fondul de Mediu pentru achiziția a 130 autobuze hibrid și 100 troleibuze cu autonomie.</p> <p>Finanțarea proiectelor anterior menționate a fost condiționată de prioritizarea transportului public față de traficului general, activitate care a fost susținută atât de existența intersecțiilor în BTMS de pe traseele care tranzitează orașul, cât și prin introducerea benzilor dedicate acolo unde condițiile din teren au permis, precum și modernizarea infrastructurii unde este necesar.</p> <p>În consecință, funcționarea sistemului de management al traficului la capacitate maximă va contribui la implementarea cu succes a măsurilor complementare proiectelor ce se află în curs de implementare la nivel local.</p> <p>De asemenea, sunt în curs de realizare acțiuni ale PMB, TPBI, Poliția Rutieră, Poliția Locală de sector și Poliția Locală a Municipiului București de a introduce măsuri de fluidizare a traficului (introducerea sensuri unice, crearea bandă pentru viraj stânga, eliminarea parcuri sau acțiuni pentru sancționarea parcuri ilegale, etc.) ce au rolul de a analiza măsurile complementare necesare a fi introduse pe termen scurt, mediu și lung pentru optimizarea traficului. Aceste măsuri au în vedere și analiza din perspectiva introducerii BTMS.</p> <p>În plus, proiectele de modernizare a infrastructurii rutiere ce vor fi inițiate vor avea în vedere componentele aferente sistemului BTMS și adaptarea la soluția propusă prin proiect. Ne referim aici și la investițiile aflate în curs de implementare din bugetul local prin Administrația Străzilor (101 intersecții).</p>
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	<p>În ceea ce privește corelarea investiției propuse cu proiectele pentru care se aplică la finanțare, Primăria Municipiului București are în curs pregătirea documentațiilor tehnico-economice care vor face obiectul unor proiecte finanțate prin fonduri nerambursabile aferente perioadei de programare 2021-2027. În acest sens, Municipiul București intenționează să continue măsurile de înnoire a parcului de vehicule utilizate în prestarea serviciului de transport public de călători, dar și în infrastructura tehnico-edilitară aferentă.</p> <p>Proiectele anterior menționate vor avea în vedere prioritizarea transportului public față de traficului general, activitate care va fi susținută atât de existența intersecțiilor în BTMS de pe traseele care tranzitează orașul, cât și prin introducerea benzilor dedicate acolo unde condițiile din teren vor permite.</p> <p>În consecință, funcționarea sistemului de management al traficului la capacitate maximă va contribui la implementarea cu succes a măsurilor complementare proiectelor pentru care se va aplica la finanțare.</p>
6.	Efectul pozitiv previzionat prin	<p>Obiectivul de investiții vizează integrarea treptată a tuturor intersecțiilor din Municipiul București și Județul Ilfov în sistemul de management trafic, precum și optimizarea acestuia prin utilizarea noilor tehnologii. Suplimentar față de investițiile din teren (semaforizare, comunicații, sisteme de detecție, ADC-uri), proiectul are în vedere atât</p>

<p>realizarea obiectivului de investiții</p>	<p>investigarea situației actuale a funcționării echipamentelor existente ale intersecțiilor integrate în BTMS cât și creșterea capacității Centrului de Trafic la noile volume de date colectate și îmbunătățirea reacției de răspuns la situațiile din teren.</p> <p>Privind dintr-un cadru general, efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții va contribui la:</p> <ul style="list-style-type: none"> • reducerea poluării, respectiv reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, creșterea acestora fiind cauza principală a schimbărilor climatice prin eficientizarea deplasărilor diverselor tipuri de vehicule (transport public de persoane, transport de marfă, transport individual, etc.) și schimbarea opțiunilor cu privire la modul de transport utilizat. În acest sens se vor instala la nivelul inelului principal de circulație (bd. Iancu de Hunedoara - șos. Ștefan cel Mare - șos. Mihai Bravu - Calea Văcărești - șos. Olteniței - șos. Viilor, strada Progresului, bd. Geniului, șos. Grozăvești, pasajul Basarab, șos. Nicolae Titulescu și pasajul Victoriei) stații de poluare pentru monitorizarea aerului; • fluidizarea traficului prin coordonarea optimă a deplasărilor de vehicule, pe baza unei infrastructuri de drumuri proiectate și echipate corespunzător (de la sisteme ITS moderne până la marcaje și indicatoare rutiere) și cu o informare în timp real privind opțiunile de reconfigurare a deplasărilor în cazul unor evenimente care obstrucționează deplasarea (accidente, lucrări în carosabil, obstrucționări din cauza condițiilor de mediu, evenimente culturale sau sportive, greve, etc.); • creșterea gradului de siguranță rutieră prin asigurarea unui management adecvat al traficului, utilizarea sistemelor de trafic enforcement, (nerespectarea regimului legal de viteză, treceri pe roșu, blocarea benzilor și căilor proprii destinate transportului public, neacordare de prioritate, etc.) inclusiv măsuri de reducere a stresului conducătorilor de vehicule (evitarea ambuteiajelor, evitarea blocajelor în intersecții, intervenții rapide în cazul diverselor abateri în trafic, etc.); • prioritizarea vehiculelor destinate transportului public, obiectiv care asigură îndeplinirea celorlalte obiective prezentate mai sus. <p>Această investiție, dintr-un cadru mai restrâns, îmbunătățește semnificativ condițiile de siguranță a circulației, prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducerea cu peste 10% a timpului de deplasare în oraș; • Creșterea siguranței rutiere prin reducerea numărului de accidente; • Reducerea ratei infraționalității rutiere din zona de acțiune, cu peste 10%; • Realizarea unui confort pentru participanții la trafic - autovehicule și pietoni; • Îmbunătățirea calității și eficienței serviciului de transport public prin prioritizarea vehiculelor în intersecții, ceea ce va duce la creșterea numărului de pasageri; • Creșterea calității aerului din municipiu prin reducerea emisiilor de noxe (consumul de combustibil). <p>Toate obiectivele enumerate mai sus contribuie la creșterea nivelului de trai și a confortului locuitorilor din regiunea București - Ilfov.</p>
<p>7. Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor</p>	<p>Conform condițiilor de aplicare, respectiv criteriilor de eligibilitate ce trebuie îndeplinite pentru finanțarea investiției propuse din PNRR, conform ghidului specific aferent apelului de proiecte PNRR/2022/C10 solicitantul finanțării - Municipiul București se încadrează în cadrul categoriei de solicitanți eligibili pentru investiții în mobilitatea urbană verde - ITS (I.1.2 din ghidul specific).</p> <p>În ceea ce privește modul de îndeplinire a condițiilor de eligibilitate a activităților și cheltuielilor aferente investiției, acestea se încadrează în interjecțiile eligibile de tip sisteme ITS.</p> <p>Totodată, din punct de vedere al condițiilor ce trebuie îndeplinite, redăm mai jos condițiile pe care investiția propusă le atinge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alinierea investiției cu măsurile prevăzute în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016 - 2030 regiunea București - Ilfov, document strategic aprobat în anul 2017; • Asigurarea corelării investiției cu serviciile de mobilitate urbană din zona de funcționare și zona periurbană este îndeplinită prin integrarea și colerarea investiției propuse cu sistemul BTMS deja operațional, existent la nivelul Municipiului București; • Asigurarea serviciilor de transport public în zonele urbane funcționale prin asigurarea prioritizării și promovării transportului public, măsuri ce includ planificarea

benzilor și traseelor dedicate transportului public, pe arterele cele mai frecventate și congestionate acolo unde situația din teren permite (strazii/bulevarde cu minim două benzi pe sens).

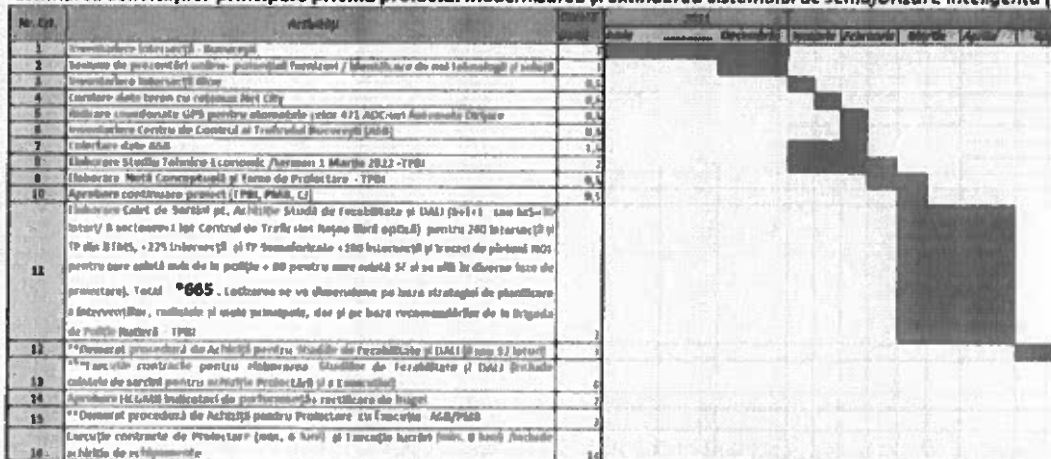
Indicatorul obiectivului de investiții este reprezentat de 1 UAT, respectiv Municipiul București care va dezvolta prin intermediul acestei investiții sistem de transport inteligent.

8. Descrierea procesului de implementare

În ceea ce privește descrierea procesului de implementare a investiției integrate, la acest moment s-a realizat o etapizare a investiției care a ținut seama de încadrarea în timp cu licitațiile menționând riscurile privind contestațiile.

Tabel 2. Grafic implementare proiect BTMS

Estimarea activităților principale privind proiectul Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (5



Stadiu: 30 de luni din Martie 2022, respectiv finalizare în luna AUGUST 2024

Legendă:
 ● În perioada următoare acest număr va fi actualizat
 ●● Durata de 3 luni este stabilită până la eventuale performanțe de construcții care nu pot fi definite și care vor duce la o decizie a termenelor corective
 ●●● Activități noi

Ca și etapizare, pentru etapa I, sistemul BTMS actual se va aduce, cel puțin, la parametri proiectați inițial și ținând seamă de actualizările efectuate în timp, precum și modernizarea celor 260 de intersecții din cadrul sistemului, inclusiv a Centrului de Management de Trafic, în etapa II se vor conecta toate intersecțiile semaforizate la BTMS (225) și în etapa III se va continua extinderea BTMS pe principalele axe de acces în oraș (12 axe) și pregătirea în vederea conectării cu viitoarele drumuri orbitale prin care se asigură legătura cu autostrada A0. Menționăm faptul că dotarea inelului principal de circulație cu stații de poluare se va efectua tot în Etapa I.

Lotizarea se va efectua la nivel de SF sau DALI.



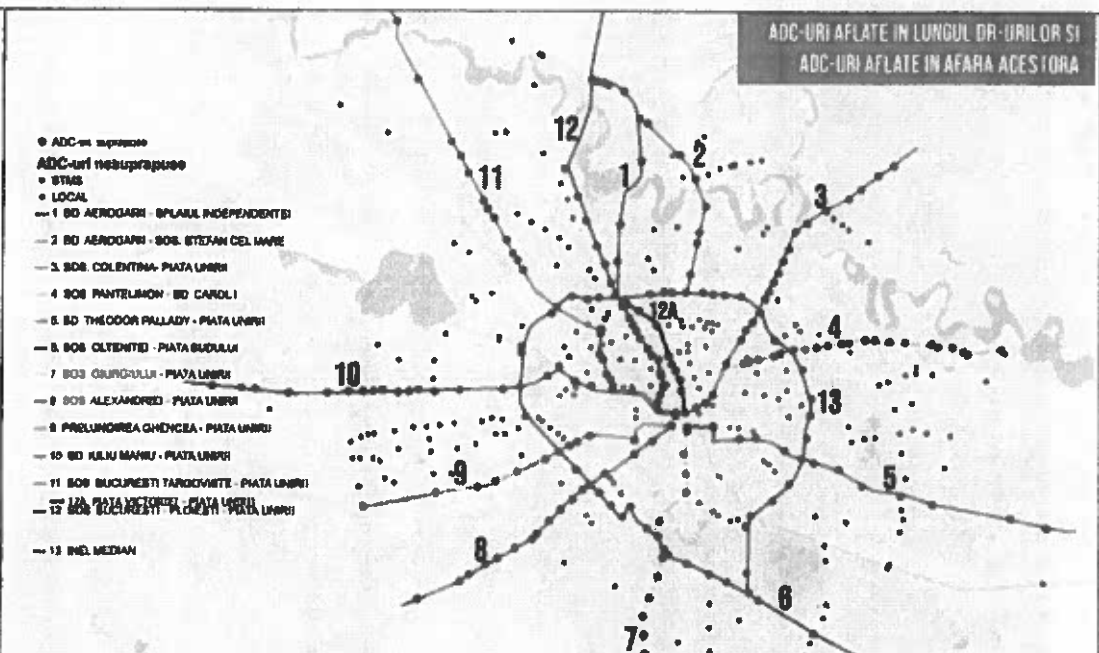


Figura 5. Principalele axe de circulație (1-12) și inelul principal (13)

Pentru finanțarea prezentului proiect prin PNRR se propune realizarea proiectului pe coridoarele și intersecțiile aferente coridoarelor 3,8,10,11 și 14, de pe teritoriul sectorarelor sectoarelor 1,2,4,5 și 6 așa cum acestea au fost agreate cu sectoarele, acesta constituind primul lot al investiției integrate. Coridoarele ce fac obiectul intervențiilor sunt prezentate în figura de mai jos.

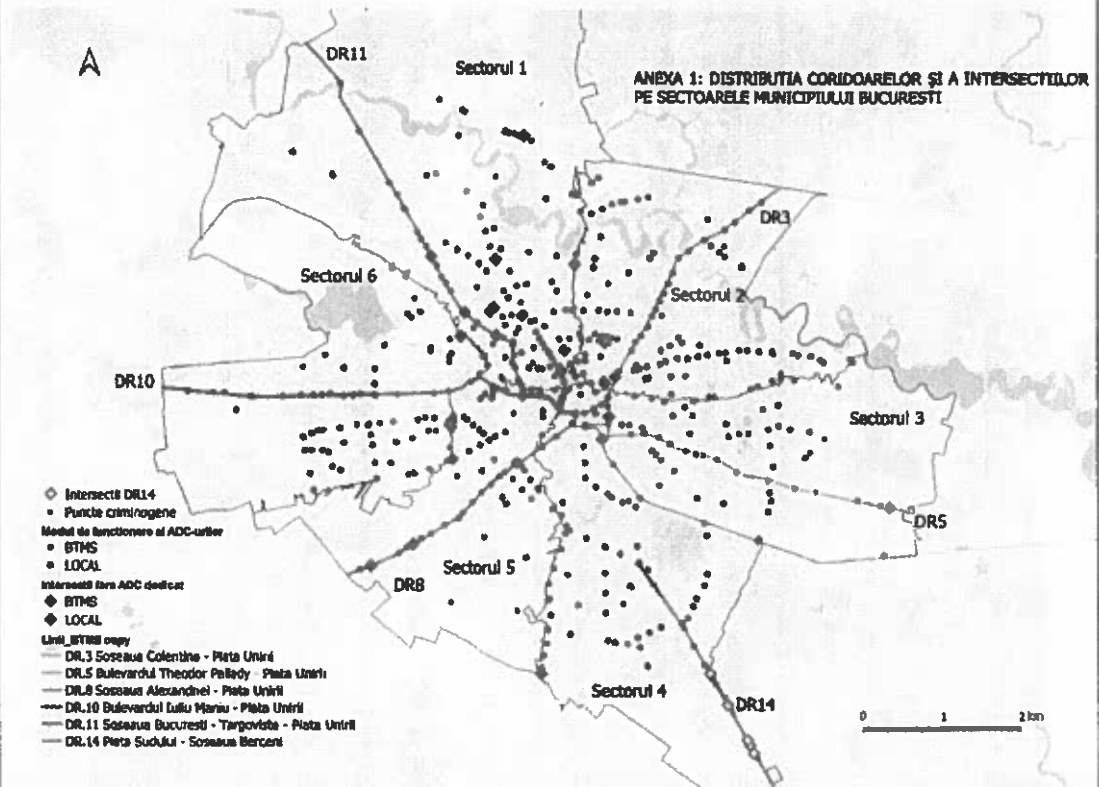


Figura 6. Coridoare și intersecții selectate pentru finanțare prin PNRR

Aceste coridoare sunt:

- i. Drumul Radial DR11 (Șosea București-Târgoviște - Bulevardul Bucureștii Noi - Calea Griviței - Strada Berzei - Strada Vasile Pârvan - Splaiul Independenței)
- ii. Drumul Radial DR3 (Șosea Colentina - Calea Moșilor - Strada Mântuleasa - Bulevardul Corneliu Coposu)



		iii. Drumul Radial DR14 (Șoseaua Berceni - Intrarea Nețea) iv. Drumul Radial DR8 (Șoseaua Alexandriei - Calea Rahovei - Bulevardul George Coșbuc - Bulevardul Regina Maria) v. Drumul Radial DR10 (Bulevardul Iuliu Maniu - Șoseaua Cotroceni - Splaiul Independenței)																																																																																																	
9.	Alte informații	<p>Față de informațiile prezentate în secțiunile anterioare, considerăm necesară includerea datelor referitoare la costurile estimative ale implementării investiției în integralitatea sa, cu mențiunea că acestea vor fi detaliate într-o etapă ulterioară pregătirii proiectului, respectiv după elaborarea studiului de fezabilitate.</p> <p>Tabel 3. Evaluare cost total proiect BTMS</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">Evaluarea costului proiect</th> </tr> <tr> <th>Nr. Crt.</th> <th>Denumire componentă</th> <th>U.M.</th> <th>Cant.</th> <th>P.U. EURO</th> <th>Valoare EURO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>DALI + Execuțiile pentru Modernizare Intersecții din BTMS</td> <td>buc</td> <td>260</td> <td>70.000</td> <td>18.200.000</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>DALI + Execuțiile -Modernizare și Introducere în BTMS</td> <td>buc</td> <td>225</td> <td>110.000</td> <td>24.750.000</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>DALI + Execuțiile -Modernizare și Introd. în BTMS/Intersecții Ilfov</td> <td>buc</td> <td>18</td> <td>146.000</td> <td>2.628.000</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>DALI + Execuțiile -Modernizare și Introd. în BTMS/Treceri de pietoni Ilfov</td> <td>buc</td> <td>8</td> <td>70.000</td> <td>560.000</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Execuțiile - Intersecții Noi (există SF-uri și proiecte în diverse faze)</td> <td>buc</td> <td>80</td> <td>146.500</td> <td>11.720.000</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>SF-uri /Proiectare/Execuțiile Intersecții Noi</td> <td>buc</td> <td>100</td> <td>160.000</td> <td>16.000.000</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Modernizare și Extindere Centru de Trafic</td> <td>buc</td> <td>1</td> <td>200.000</td> <td>200.000</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Management de Proiect</td> <td>buc</td> <td>1</td> <td>100.000</td> <td>100.000</td> </tr> <tr> <td colspan="3"></td> <td>693</td> <td></td> <td>74.158.000</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">Euro (Fără TVA)</p> <p>Valoarea estimată pentru realizarea proiectului este de aproximativ 74.158.000 Euro (fără TVA). Costurile cu serviciile de fibră optică (extindere rețea, conectare la ADC-uri, Concentratoare) și stațiile de poluare montate pe inelul principal, nu sunt incluse.</p> <p><i>Într-o primă etapă, pentru finanțarea investiției, Municipiul București a încheiat un acord de parteneriat cu 5 sectoare ale municipiului București pentru a maximiza atragerea fondurilor nerambursabile din PNRR în vederea finanțării documentațiilor de atribuire și implementării proiectului pe Coridoarele și intersecțiile selectate pentru finanțare prin PNRR.</i></p> <p>Astfel, bugetul proiectului ce va fi implementat prin PNRR este de 42.609.318 lei din care 24.613.500 lei cheltuieli eligibile și 11.940.897 lei cheltuieli neeligibile, sume fără TVA.</p> <p>Lei fără TVA</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Organizația</th> <th>Valoare proiect</th> <th>Eligibil</th> <th>Neeligibil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Municipiul București</td> <td>4,999,890</td> <td>4,922,700</td> <td>77,190</td> </tr> <tr> <td>sectorul 1</td> <td>8,614,725</td> <td>4,922,700</td> <td>3,692,025</td> </tr> <tr> <td>sectorul 2</td> <td>6,596,418</td> <td>4,922,700</td> <td>1,673,718</td> </tr> <tr> <td>sectorul 4</td> <td>4,922,700</td> <td>4,922,700</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>sectorul 5</td> <td>11,420,664</td> <td>4,922,700</td> <td>6,497,964</td> </tr> <tr> <td>sectorul 6</td> <td>6,054,921</td> <td>4,922,700</td> <td>1,132,221</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>42,609,318</td> <td>29,536,200</td> <td>13,073,118</td> </tr> </tbody> </table>	Evaluarea costului proiect					Nr. Crt.	Denumire componentă	U.M.	Cant.	P.U. EURO	Valoare EURO	1	DALI + Execuțiile pentru Modernizare Intersecții din BTMS	buc	260	70.000	18.200.000	2	DALI + Execuțiile -Modernizare și Introducere în BTMS	buc	225	110.000	24.750.000	3	DALI + Execuțiile -Modernizare și Introd. în BTMS/Intersecții Ilfov	buc	18	146.000	2.628.000	4	DALI + Execuțiile -Modernizare și Introd. în BTMS/Treceri de pietoni Ilfov	buc	8	70.000	560.000	5	Execuțiile - Intersecții Noi (există SF-uri și proiecte în diverse faze)	buc	80	146.500	11.720.000	6	SF-uri /Proiectare/Execuțiile Intersecții Noi	buc	100	160.000	16.000.000	7	Modernizare și Extindere Centru de Trafic	buc	1	200.000	200.000	8	Management de Proiect	buc	1	100.000	100.000				693		74.158.000	Organizația	Valoare proiect	Eligibil	Neeligibil	Municipiul București	4,999,890	4,922,700	77,190	sectorul 1	8,614,725	4,922,700	3,692,025	sectorul 2	6,596,418	4,922,700	1,673,718	sectorul 4	4,922,700	4,922,700	0	sectorul 5	11,420,664	4,922,700	6,497,964	sectorul 6	6,054,921	4,922,700	1,132,221	TOTAL	42,609,318	29,536,200	13,073,118
Evaluarea costului proiect																																																																																																			
Nr. Crt.	Denumire componentă	U.M.	Cant.	P.U. EURO	Valoare EURO																																																																																														
1	DALI + Execuțiile pentru Modernizare Intersecții din BTMS	buc	260	70.000	18.200.000																																																																																														
2	DALI + Execuțiile -Modernizare și Introducere în BTMS	buc	225	110.000	24.750.000																																																																																														
3	DALI + Execuțiile -Modernizare și Introd. în BTMS/Intersecții Ilfov	buc	18	146.000	2.628.000																																																																																														
4	DALI + Execuțiile -Modernizare și Introd. în BTMS/Treceri de pietoni Ilfov	buc	8	70.000	560.000																																																																																														
5	Execuțiile - Intersecții Noi (există SF-uri și proiecte în diverse faze)	buc	80	146.500	11.720.000																																																																																														
6	SF-uri /Proiectare/Execuțiile Intersecții Noi	buc	100	160.000	16.000.000																																																																																														
7	Modernizare și Extindere Centru de Trafic	buc	1	200.000	200.000																																																																																														
8	Management de Proiect	buc	1	100.000	100.000																																																																																														
			693		74.158.000																																																																																														
Organizația	Valoare proiect	Eligibil	Neeligibil																																																																																																
Municipiul București	4,999,890	4,922,700	77,190																																																																																																
sectorul 1	8,614,725	4,922,700	3,692,025																																																																																																
sectorul 2	6,596,418	4,922,700	1,673,718																																																																																																
sectorul 4	4,922,700	4,922,700	0																																																																																																
sectorul 5	11,420,664	4,922,700	6,497,964																																																																																																
sectorul 6	6,054,921	4,922,700	1,132,221																																																																																																
TOTAL	42,609,318	29,536,200	13,073,118																																																																																																

Avizat pentru legalitate
 Secretar General al Sectorului 5
 Florin Mănuș



Acord de parteneriat

nr. _____/_____

pentru realizarea proiectului "Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (Managementul Traficului București-Ilfov) și prioritizarea vehiculelor de transport public, în vederea creșterii siguranței rutiere, fluidizării traficului și reducerii poluării"

(acest document reprezintă un model orientativ în scopul reglementării de principiu a aspectelor legale, financiare și de orice alta natură care pot interveni în implementarea în parteneriat a proiectului).

Acordul de parteneriat este supus legislației din România și se încheie până cel târziu la depunerea cererii de finanțare și este parte integrantă din aceasta.

Potrivit prevederilor de la art. 2 lit. jj) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 124 din 13 decembrie 2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență, parteneriatul este forma de cooperare între entități de drept public și/sau privat care urmăresc realizarea în comun a reformelor/investițiilor/investițiilor specific locale/proiectelor, pentru care a fost încheiat un act juridic prin care sunt stabilite drepturile și obligațiile părților.

Liderul de parteneriat, beneficiar al unui proiect, este responsabil cu asigurarea implementării proiectului și a respectării tuturor prevederilor contractului de finanțare, sens în care acesta trebuie să aibă în vedere includerea în acordul de parteneriat, după caz, a oricăror prevederi pe care acesta le consideră necesare și care nu contravin, în niciun fel, prevederilor contractului de finanțare, legislației comunitare și naționale incidente.

Art. 1. Părțile

1. **Municipiul București**, cu sediul în Bd. Regina Elisabeta, nr.47, Sector 5, București, codul fiscal 4267117, având calitatea de Lider de proiect (Partener 1), astfel:

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer¹:

.....
Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:.....

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului :

2. *Sectorul 1 al Municipiului București, cu sediul în Bd. Banu Manta nr. 9, Sector 1, București, codul fiscal RO4505359, având calitatea de Partener 2, astfel:*

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer:

.....
Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:.....

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului :

3. *Sectorul 2 al Municipiului București, cu sediul în Str. Chiristigiilor nr. 11-13, Sector 2, București adresa sediului, codul fiscal 4204038, având calitatea de Partener 3, astfel:*

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer:

.....
Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:.....

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului :

4. *Sectorul 4 al Municipiului București, cu sediul în Bd. George Coșbuc, nr. 6-16, Sector 4, București, codul fiscal RO4316422 având calitatea de Partener 4, astfel:*

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer:

.....
Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:.....

5. *Sectorul 5 al Municipiului București, cu sediul în Str. Fabrica de Chibrituri nr. 9-11 Sector 5, București, codul fiscal 4433953, având calitatea de Partener 5, astfel:*

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer:

¹ Cerere de transfer - cererea depusă de către un beneficiar, alții decât cei prevăzuți la art. 9 alin. (1), prin care se solicită coordonatorilor de reforme și/sau investiții sau responsabililor de implementare a investițiilor specifice locale virarea sumelor, în baza contractului de finanțare și a documentației justificative stabilite prin ghiduri specifice pentru demararea și finanțarea activităților proiectului (ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 124 din 13 decembrie 2021, art. 2 lit. m)).

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului.....

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer.....

6. Sectorul 6 al Municipiului București, cu sediul în Bd Calea Plevnei 147-149, Sector 6, București, codul fiscal 4340730, astfel:

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer:

.....
Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:.....
au convenit următoarele:

Art. 2. Obiectul

- (1) Obiectul acestui parteneriat este de a stabili drepturile și obligațiile părților, contribuția financiară proprie a fiecărei părți la bugetul proiectului, precum și responsabilitățile ce le revin în implementarea activităților aferente proiectului: *titlul proiectului*, care este depus în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local, Investiția I.1 - Mobilitate urbană durabilă, subinvestiția I.1.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - ITS/alte infrastructuri TIC precum și pe perioada de durabilitate și de valabilitate a contractului de finanțare.
- (2) Prezentul acord se constituie anexă la cererea de finanțare.

Art. 3. Roluri și responsabilități în implementarea proiectului

- (1) Rolurile și responsabilitățile sunt descrise în tabelul de mai jos și corespund prevederilor din Cererea de finanțare:

Organizația	Roluri și responsabilități
Lider de parteneriat (Partener 1)	<ol style="list-style-type: none">1. Elaborare caiet de sarcini pentru contractarea serviciilor de elaborare Studiu de Fezabilitate2. Elaborare Studiu de Fezabilitate pentru teritoriul Municipiului București, pentru totalitatea intersecțiilor semaforizate neincluse în BTMS și intersecții nesemaforizate necesare a fi incluse în BTMS, precum și Caietul de sarcini pentru PTE și execuție pentru coridoarele selectate pentru implementare prin PNRR (6 coridoare), definitive în cadrul SF, ce includ atât intersecții semaforizate cât și nesemaforizate (inclusiv lucrări de construcții pentru montare și punere în funcțiune echipamente, lucrări de racordare a automatelor de dirijare a circulației la o rețea de comunicații, integrare în BTMS și instruire pentru operare și întreținere sistem), inclusiv avize - 3.445.890 lei3. Organizare licitație și încheiere contract pentru proiectare și execuție intersecții neincluse în BTMS și pentru cele

nesemaforizate, precum și execuție lucrări modernizare/reabilitare pentru intersecții semaforizate incluse în BTMS, inclusiv asistență tehnică pentru execuție, teste și recepție, pe coridoarele selectate pentru implementare prin PNRR, pentru toate intersecțiile identificate în cadrul Studiului de Fezabilitate. Coridoarele selectate sunt:

- i. Drumul Radial DR11 (Șoseaua București-Târgoviște - Bulevardul Bucureștii Noi - Calea Griviței - Strada Berzei - Strada Vasile Pârvan - Splaiul Independenței)
- ii. Drumul Radial DR3 (Șoseaua Colentina - Calea Moșilor - Strada Mântuleasa - Bulevardul Corneliu Coposu)
- iii. Drumul Radial DR5 (Bulevardul Theodor Pallady - Bulevardul Camil Ressu - Calea Dudești - Strada Nerva Traian - Bulevardul Unirii)
- iv. Drumul Radial DR14 (Șoseaua Berceni - Intrarea Nețea)
- v. Drumul Radial DR8 (Șoseaua Alexandriei - Calea Rahovei - Bulevardul George Coșbuc - Bulevardul Regina Maria)
- vi. Drumul Radial DR10 (Bulevardul Iuliu Maniu - Șoseaua Cotroceni - Splaiul Independenței)

Harta coridoarelor selectate este anexată.

Cheltuielile de proiectare și execuție intersecții neincluse în BTMS și pentru cele nesemaforizate, precum și execuție lucrări modernizare/reabilitare pentru intersecții semaforizate incluse în BTMS vor fi suportate de către fiecare partener ce a asumat respectivul coridor conform prezentului acord.

4. Caietul de sarcini pentru PTE și execuție pentru modernizări aferente Centrului de trafic existent, software și hardware, pentru conectarea intersecțiilor aferente coridoarelor propuse prin PNRR, Organizare licitație și încheiere contract pentru proiectare și execuție, inclusiv asistență tehnică pentru execuție, teste și recepție - 1.554.000 lei

Partener 2

1. Împuternicește Liderul de parteneriat pentru derularea procedurilor de achiziție aferente proiectului și derulare proiect pe coridoarele selectate pentru implementare prin PNRR, indiferent dacă arterele rutiere aferente coridorului sunt în prezent în administrarea Partenerului sau nu.
2. Deleagă o persoană responsabilă de gestionarea colaborării cu Liderul de parteneriat în vederea implementării proiectului pe raza de competență administrativă (include dar fără a se limita la gestionarea fluxurilor de documente de intrare/ ieșire aferente proiectului, monitorizarea implementării contractelor de servicii și lucrări pe raza de competență, emitere avize, recepție, etc.).
3. Participă prin reprezentantul său la activitățile derulate de Liderul de parteneriat, respectiv contribuie la realizarea activității 1 și recepția livrabilor activităților 2 și 3.

4. Asigură finanțarea pentru proiectare și execuție intersecții neincluse în BTMS și pentru cele nesemaforizate, precum și execuție lucrări modernizare/reabilitare pentru intersecții semaforizate incluse în BTMS, pentru toate intersecțiile identificate în cadrul SF ce fac parte din Drumul Radial DR11 (Șoseaua București-Târgoviște - Bulevardul Bucureștii Noi - Calea Griviței - Strada Berzei - Strada Vasile Pârvan - Splaiul Independenței) în valoare estimată de 8.614.725 lei, din care cheltuielă eligibilă 4.922.700 lei
5. Pune la dispoziția Liderului de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.
6. Asigură implementarea condițiilor necesare pentru prioritizarea și promovarea transportului public pe raza de competență administrativă, prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, acolo unde este necesar și condițiile tehnice permit.

Partener 3

1. Împuternicește Liderul de parteneriat pentru derularea procedurilor de achiziție aferente proiectului și derulare proiect pe coridoarele selectate pentru implementare prin PNRR, indiferent dacă arterele rutiere aferente coridorului sunt în prezent în administrarea Partenerului sau nu.
2. Participă prin reprezentantul său la activitățile derulate de Liderul de parteneriat, respectiv contribuie la realizarea activității 1 și recepția livrabilelor activităților 2 și 3.
3. Asigură finanțarea pentru proiectare și execuție intersecții neincluse în BTMS și pentru cele nesemaforizate, precum și execuție lucrări modernizare/reabilitare pentru intersecții semaforizate incluse în BTMS, pentru toate intersecțiile identificate în cadrul SF ce fac parte din Drumul Radial DR3 (Șoseaua Colentina - Calea Moșilor - Strada Mântuleasa - Bulevardul Corneliu Coposu) în valoare estimată de 6.596.418 lei, din care cheltuielă eligibilă 4.922.700 lei.
4. Deleagă o persoană responsabilă de gestionarea colaborării cu Liderul de parteneriat în vederea implementării proiectului pe raza de competență administrativă (include dar fără a se limita la gestionarea fluxurilor de documente de intrare/ ieșire aferente proiectului, monitorizarea implementării contractelor de servicii și lucrări pe raza de competență, emitere avize, recepție, etc.)
5. Pune la dispoziția Liderul de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.

-
6. Asigură implementarea condițiilor necesare pentru prioritizarea și promovarea transportului public pe raza de competență administrativă, prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, acolo unde este necesar și condițiile tehnice permit.

Partener 4

1. Împuternicește Liderul de parteneriat pentru derularea procedurilor de achiziție aferente proiectului și derulare proiect pe coridoarele selectate pentru implementare prin PNRR, indiferent dacă arterele rutiere aferente coridorului sunt în prezent în administrarea Partenerului sau nu.
 2. Participă prin reprezentantul său la activitățile derulate de Liderul de parteneriat, respectiv contribuie la realizarea activității 1 și recepția livrabilelor activităților 2 și 3.
 3. Asigură finanțarea pentru proiectare și execuție intersecții neincluse în BTMS și pentru cele nesemaforizate, precum și execuție lucrări modernizare/reabilitare pentru intersecții semaforizate incluse în BTMS, pentru toate intersecțiile identificate în cadrul SF ce fac parte din Drumul Radial DR14 (Șoseaua Berceni - Intrarea Nețea) în valoare estimată de 4.922.700 lei, din care cheltuială eligibilă 4.922.700 lei.
 4. Deleagă o persoană responsabilă de gestionarea colaborării cu Liderul de parteneriat în vederea implementării proiectului pe raza de competență administrativă (include dar fără a se limita la gestionarea fluxurilor de documente de intrare/ ieșire aferente proiectului, monitorizarea implementării contractelor de servicii și lucrări pe raza de competență, emitere avize, recepție, etc.)
 5. Pune la dispoziția Liderul de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.
 6. Asigură implementarea condițiilor necesare pentru prioritizarea și promovarea transportului public pe raza de competență administrativă, prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, acolo unde este necesar și condițiile tehnice permit.
-

Partener 5

1. Împuternicește Liderul de parteneriat pentru derularea procedurilor de achiziție aferente proiectului și derulare proiect pe coridoarele selectate pentru implementare prin PNRR, indiferent dacă arterele rutiere aferente coridorului sunt în prezent în administrarea Partenerului sau nu.
2. Participă prin reprezentantul său la activitățile derulate de Liderul de parteneriat, respectiv contribuie la realizarea activității 1 și recepția livrabililor activităților 2 și 3.
3. Asigură finanțarea pentru proiectare și execuție intersecții neincluse în BTMS și pentru cele nesemaforizate, precum și execuție lucrări modernizare/reabilitare pentru intersecții semaforizate incluse în BTMS, pentru toate intersecțiile identificate în cadrul SF ce fac parte din Drumul Radial DR8 (Șoseaua Alexandriei - Calea Rahovei - Bulevardul George Coșbuc - Bulevardul Regina Maria) în valoare estimată de 11.420.664 lei, din care cheltuială eligibilă 4.922.700 lei.
4. Deleagă o persoană responsabilă de gestionarea colaborării cu Liderul de parteneriat în vederea implementării proiectului pe raza de competență administrativă (include dar fără a se limita la gestionarea fluxurilor de documente de intrare/ ieșire aferente proiectului, monitorizarea implementării contractelor de servicii și lucrări pe raza de competență, emitere avize, recepție, etc.)
5. Pune la dispoziția Liderul de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.
6. Asigură implementarea condițiilor necesare pentru prioritizarea și promovarea transportului public pe raza de competență administrativă, prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, acolo unde este necesar și condițiile tehnice permit.

Partener 6

1. Împuternicește Liderul de parteneriat pentru derularea procedurilor de achiziție aferente proiectului și derulare proiect pe coridoarele selectate pentru implementare prin PNRR, indiferent dacă arterele rutiere aferente coridorului sunt în prezent în administrarea Partenerului sau nu.
2. Deleagă o persoană responsabilă de gestionarea colaborării cu Liderul de parteneriat în vederea implementării proiectului pe raza de competență administrativă (include dar fără a se limita la gestionarea fluxurilor de documente de intrare/ ieșire aferente proiectului, monitorizarea implementării contractelor

de servicii și lucrări pe raza de competență, emitere avize, recepție, etc.)

3. Participă prin reprezentantul său la activitățile derulate de Liderul de parteneriat, respectiv contribuie la realizarea activității 1 și recepția livrabilor activităților 2 și 3.
4. Asigură finanțarea pentru proiectare și execuție intersecții neincluse în BTMS și pentru cele nesemaforizate, precum și execuție lucrări modernizare/reabilitare pentru intersecții semaforizate incluse în BTMS, pentru toate intersecțiile identificate în cadrul SF ce fac parte din Drumul Radial DR10 (Bulevardul Iuliu Maniu - Șoseaua Cotroceni - Splaiul Independenței) în valoare estimată de 6.054.921 lei, din care cheltuielă eligibilă 4.922.700 lei.
5. Pune la dispoziția Liderul de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.
6. Asigură implementarea condițiilor necesare pentru prioritizarea și promovarea transportului public pe raza de competență administrativă, prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, acolo unde este necesar și condițiile tehnice permit.

(2) Contribuția la finanțarea cheltuielilor totale ale proiectului

Partenerii vor asigura contribuția la finanțarea cheltuielilor neeligibile ale proiectului așa cum este precizat în Cererea de finanțare și în prezentul acord.

Organizația	Contribuția (unde este cazul)
Lider de parteneriat (Partener 1)	77.190
Partener 2	3.692.025
Partener 3	1.673.718
Partener 4	0
Partener 5	6.497.964
Partener 6	1.132.221

(3) Plățile

Responsabilitățile privind derularea fluxurilor financiare se vor realiza în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 124/2021 și ale Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 124/2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 209/2022.

Art. 4. Perioada de valabilitate a acordului de parteneriat

Perioada de valabilitate a acordului începe la data semnării prezentului Acord și încetează la data la care Contractul de Finanțare aferent proiectului își încetează valabilitatea. Prolungirea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare conduce automat la extinderea Perioadei de valabilitate a prezentului acord.

Art. 5. Drepturile și obligațiile liderului de parteneriat (Partenerului 1)

A. Drepturile liderului de parteneriat

- (1) Liderul de proiect parteneriat are dreptul să solicite celorlalți parteneri furnizarea oricăror informații și documente legate de proiect, în scopul elaborării rapoartelor de progres, a cererilor de transfer, sau a verificării respectării normelor în vigoare privind atribuirea contractelor de achiziție.

B. Obligațiile liderului de parteneriat

- (1) Liderul de parteneriat (Partener 1) va semna Cererea de finanțare și Contractul de finanțare.
- (2) Liderul de parteneriat (Partener 1) va consulta partenerii cu regularitate, îi va informa despre progresul în implementarea proiectului și le va furniza copii ale rapoartelor de progres și financiare.
- (3) Propunerile pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, etc.), trebuie să fie convenite cu partenerii înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.
- (4) Liderul de parteneriat este responsabil cu transmiterea către MDLPA a cererilor de transfer, împreună cu documentele justificative, rapoartele de progres etc., conform prevederilor contractuale și procedurale.
- (5) Liderul de parteneriat are obligația păstrării tuturor documentelor proiectului în original, precum și copii ale documentelor partenerilor, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu legislația comunitară și națională. Toate documentele vor fi păstrate până la închiderea oficială a PNRR sau până la expirarea perioadei de durabilitate a proiectului, oricare intervine ultima.

- (6) În cazul în care autoritățile cu competențe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a indicatorilor proiectului, în funcție de gradul de realizare a indicatorilor de rezultat/țintelor/obiectivelor aferente activităților proprii, liderul de parteneriat și partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru reducerile aplicate din sumele solicitate la transfer.
- (7) În cazul unui prejudiciu, liderul de parteneriat răspunde solidar cu partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul.
- (8) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (9) Liderul de parteneriat este responsabil pentru neregulile identificate în cadrul proiectului aferente cheltuielilor proprii.
- (10) Liderul de parteneriat, precum și partenerii acestuia cuprind în bugetele acestora sumele aferente finanțării valorii corespunzătoare activității/activităților proprii din proiect, asumate potrivit prevederilor acordului de parteneriat, anexă la contractul/decizia/ordinul de finanțare, în conformitate cu prevederile OUG nr. 124/2021. Liderul parteneriatului este responsabil cu transmiterea cererilor de transfer pentru plățile care urmează a fi efectuate cât și pentru cererile de transfer distincte care conțin cheltuieli deja efectuate, către coordonatorul de investiții, conform prevederilor contractului de finanțare.
- (11) Liderul de parteneriat are obligația deschiderii conturilor corespunzătoare în vederea primirii de la coordonatorul de reformă/ de investiții a sumelor solicitate prin cererile de transfer pentru plățile care urmează a fi efectuate.

Art. 6. Drepturile și obligațiile partenerilor

A. Drepturile Partenerilor 2, 3, 4, 5 și 6

- (1) Cheltuielile angajate de Partenerii 2, 3, 4, 5, 6, sunt eligibile în același fel ca și cheltuielile angajate de către liderul de parteneriat corespunzător activității/activităților proprii din proiect. Partenerii au dreptul, prin transfer de către MDLPA, la fondurile obținute din procesul de rambursare/ transfer pentru cheltuielile angajate de către aceștia, care au fost certificate ca eligibile.
- (2) În cazul proiectelor implementate în parteneriat, liderul de parteneriat pentru activitățile proprii și partenerii au obligația deschiderii conturilor corespunzătoare în vederea primirii de la coordonatorul de reforme și/sau investiții a sumelor solicitate prin cererile de transfer.
- (3) Partenerii au dreptul să fie consultați cu regularitate de către liderul de parteneriat, să fie informați despre progresul în implementarea proiectului și să li se furnizeze, de către liderul de parteneriat copii ale rapoartelor de progres și financiare.
- (4) Partenerii au dreptul să fie consultați, de către liderul de parteneriat, în privința propunerilor pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități etc.), înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.

B. Obligațiile Partenerilor 2, 3, 4, 5 și 6

- (5) Partenerii au obligația de a respecta prevederile legislației naționale și comunitare în vigoare în domeniul achizițiilor publice, ajutorului de stat, egalității de șanse, dezvoltării durabile, comunicării și publicității în implementarea activităților proprii.
- (6) Partenerii sunt obligați să pună la dispoziția liderului de parteneriat documentațiile de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziție publică, spre verificare.
- (7) Partenerii sunt obligați să transmită copii conforme cu originalul după documentațiile complete de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziție publică, în scopul elaborării cererilor de transfer
- (8) Partenerii sunt obligați să transmită copii conforme cu originalul după documentele justificative, în scopul elaborării cererilor de rambursare/ transfer
- (9) Partenerii sunt obligați să pună la dispoziția MDLPA sau oricărui alt organism național sau european, abilitat de lege, documentele și/sau informațiile necesare pentru verificarea modului de utilizare a finanțării nerambursabile, la cerere și în termen de maximum 5 (cinci) zile lucrătoare, și să asigure condițiile pentru efectuarea verificărilor la fața locului.
- (10) În vederea efectuării verificărilor prevăzute la alin. anterior, Partenerii au obligația să acorde dreptul de acces la locurile și spațiile unde se implementează Proiectul, inclusiv acces la sistemele informatice care au legătură directă cu proiectul, și să pună la dispoziție documentele solicitate privind gestiunea tehnică și financiară a Proiectului, atât pe suport hârtie, cât și în format electronic. Documentele trebuie să fie ușor accesibile și arhivate astfel încât, să permită verificarea lor.
- (11) Partenerii sunt obligați să furnizeze liderului de parteneriat orice informații sau documente privind implementarea proiectului, în scopul elaborării rapoartelor pe parcursul implementării proiectului.
- (12) În cazul în care autoritățile cu competențe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a indicatorilor proiectului, în funcție de gradul de realizare a indicatorilor de rezultat/obiectivelor/țintelor aferente activităților proprii, partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru neîndeplinirea lor.
- (13) Partenerii au obligația de a restitui MDLPA orice sumă ce constituie plată nedatorată/sume necuvenite plătite în cadrul proiectului, în termen de 5 zile lucrătoare de la data primirii notificării.
- (14) Partenerii sunt obligați să țină o evidență contabilă distinctă a Proiectului, utilizând conturi analitice dedicate pentru reflectarea tuturor operațiunilor referitoare la implementarea Proiectului, în conformitate cu dispozițiile legale.
- (15) Partenerii sunt obligați să pună la dispoziția auditorului financiar independent și autorizat în condițiile legii toate documentele și/sau informațiile solicitate și să asigure toate condițiile pentru verificarea cheltuielilor de către acesta.
- (16) Să păstreze toate documentele originale, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu regulamentele comunitare și naționale. Toate documentele vor fi păstrate cel puțin 5 (cinci) ani după expirarea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare.
- (17) În cazul unui prejudiciu, partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul răspunde solidar cu liderul de proiect.
- (18) Partenerii sunt responsabili pentru cheltuielile afectate de nereguli aferente activităților proprii din cadrul proiectului.

- (19) Partenerii au obligația restituirii sumelor reprezentând cheltuieli afectate de nereguli și asigurarea din resurse proprii a contravalorii acestora.
- (20) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (21) În cazul în care unul dintre parteneri se retrage din parteneriat, liderul de parteneriat și ceilalți parteneri răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (22) Partenerul este ținut de respectarea de către liderul de parteneriat a termenului de restituire menționat în decizia de reziliere a sumelor solicitate de MDLPA.
- (23) Cel puțin unul dintre partenerii trebuie să dețină (în proprietate publică sau privată sau administrare proprietate publică) o clădire publică care este ocupată (în care își desfășoară activitatea) de cel puțin unul dintre parteneri și/sau de alte entități publice din categoria autorităților publice locale, dacă este cazul.
- (24) Partenerii împreună cu liderul de parteneriat cuprind în bugetele acestora sumele aferente finanțării valorii corespunzătoare activității/activităților proprii din proiect, asumate potrivit prevederilor acordului de parteneriat, anexă la contractul/ decizia/ordinul de finanțare, în conformitate cu prevederile OUG nr. 124/2021.
- (25) Partenerul are obligația ca activitățile/lucrările realizate în cadrul proiectului să contribuie la unul dintre cele șase obiective de mediu, considerate conforme cu principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ” (DNSH – „Do No Significant Harm”), prevăzute în Comunicarea Comisiei - Orientări tehnice privind aplicarea principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative” în temeiul Regulamentului privind Mecanismul de redresare și reziliență (2021/C58/01).

Art. 8. Achiziții publice

- (1) Achizițiile în cadrul proiectului vor fi făcute de membrii parteneriatului, cu respectarea legislației specifice și generală în vigoare în domeniul achizițiilor publice, a condițiilor din contractul de finanțare, a instrucțiunilor/ordinelor emise de MDLPA și/sau alte organisme abilitate, precum și a protecției mediului, egalității de șanse și nediscriminării.

Art. 9. Proprietatea

- (1) Părțile au obligația să mențină proprietatea imobilului construit/modernizat/reabilitat/extins, a bunurilor achiziționate/modernizate, inclusiv a mijloacelor de transport în comun și natura activității pentru care s-a acordat finanțare, pe o perioadă de cel puțin 5 ani de la data efectuării plății finale/ de dare în exploatare și să asigure exploatarea și întreținerea în această perioadă.
- (2) Înainte de sfârșitul proiectului, părțile/partenerii vor conveni asupra modului de acordare a dreptului de utilizare a echipamentelor, bunurilor, a mijloacelor de transport în comun etc. ce au făcut obiectul proiectului. Copii ale titlurilor de transfer vor fi atașate raportului final. Părțile au obligația de a asigura funcționarea tuturor bunurilor, echipamentelor a mijloacelor de transport în comun, ce au făcut obiectul finanțărilor nerambursabile, la locul de desfășurare a proiectului și exclusiv în scopul pentru care au fost achiziționate. Părțile au obligația să folosească conform scopului destinat și să nu vândă sau să înstrăineze, sub orice formă

obiectele / bunurile, fie ele mobile sau imobile finanțate prin PNRR, pe o perioadă de 5 ani de la de la efectuarea plății finale.

Art. 10. Confidențialitate

Părțile semnatare ale prezentului acord convin să păstreze în strictă confidențialitate informațiile primite în cadrul și pe parcursul implementării proiectului și sunt de acord să prevină orice utilizare sau divulgare neautorizată a unor astfel de informații. Părțile înțeleg să utilizeze informațiile confidențiale doar în scopul de a-și îndeplini obligațiile din prezentul Acord de Parteneriat.

Art. 11 Legea aplicabilă

- (1) Prezentului Acord i se va aplica și va fi interpretat în conformitate cu legea română.
- (2) Pe durata prezentului Acord, părțile vor avea dreptul să convină în scris asupra modificării anumitor clauze, prin act adițional. Orice modificare a prezentului acord va fi valabilă numai atunci când este convenită de toate părțile.
- (3)

Art. 12 Dispoziții finale

Toate posibilele dispute rezultate din prezentul acord sau în legătură cu el, pe care părțile nu le pot soluționa pe cale amiabilă, vor fi soluționate de instanțele competente.

Întocmit în 7 exemplare, în limba română, câte unul pentru fiecare parte și un original pentru cererea de finanțare.

Semnături

Partener	Reprezentant legal	Semnătură	Data și locul semnării
Lider de parteneriat (Partener 1)	Dan Nicușor-Daniel Primar general		
Partener 2	Armand Clotilde - Marie - Brigitte Primar		

Partener 3	Mihaiu Radu Nicolae Primar
Partener 4	Băluță Daniel Primar
Partener 5	Mircea Horațiu Nicolaidis Primar
Partener 6	Ciucu Ciprian Primar

p. PRIMAR

VICEPRIMAR,

MIRCEA HORATIU NICOLAIDIS



Anexa nr.2

DESCRIERE SUMARĂ A INVESTIȚIEI

În perioada 2006 - 2007, Municipiul București a făcut o investiție consistentă pentru realizarea (Sistemul de Management al Traficului-Bucuresti) denumit în continuare BTMS, acesta reprezentând o soluție integrată pentru managementul mobilității urbane. După finalizarea investiției, BTMS a fost operat, menținut și extins.

Au fost conectate noi dispozitive în teren, ceea ce a condus la extinderea gradului de acoperire al BTMS cu intersecții, artere și coridoare noi. În prezent, în funcție de gradul de operaționalizare al echipamentelor și al rețelei de comunicație, în BTMS sunt integrate un număr de aproximativ 260 intersecții.

Proiectul „Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (Managementul Traficului București-Ilfov) și prioritizarea vehiculelor de transport public, în vederea creșterii siguranței rutiere, fluidizării traficului și reducerii poluării” are ca obiectiv general realizarea unui Sistem Integrat de Management al traficului la nivel Metropolitan pentru Fluidizarea Traficului, Reducerea Poluării, Creșterea Siguranței Rutiere și Promovarea transportului Public, prin modernizarea și extinderea sistemului existent de management al traficului, pentru toate intersecțiile semaforizate din București-Ilfov și realizarea unui Centru Integrat modern de management al traficului.

Ca primă etapă în implementare, prin proiectul înaintat spre finanțare se propune modernizarea și integrarea în sistemul existent de managementul traficului a intersecțiilor aferente unui număr de 5 axe principale de circulație (coridoare) de pe teritoriul Municipiului București, proiectul presupunând intervenții asupra unui număr de aproximativ 85 de intersecții dintre care 48 integrate în BTMS, 28 intersecții care funcționează în regim local și 9 intersecții nesemaforizate. Numărul efectiv al acestor intersecții va fi determinat ca urmare a studiului de fezabilitate, parte din proiect.

Aceste coridoare sunt:

- i. Drumul Radial DR11 (Șoseaua București-Târgoviște - Bulevardul Bucureștii Noi - Calea Griviței - Strada Berzei - Strada Vasile Pârvan - Splaiul Independenței)
- ii. Drumul Radial DR3 (Șoseaua Colentina - Calea Moșilor - Strada Mântuleasa - Bulevardul Corneliu Coposu)
- iii. Drumul Radial DR14 (Șoseaua Berceni - Intrarea Nețea)
- iv. Drumul Radial DR8 (Șoseaua Alexandriei - Calea Rahovei - Bulevardul George Coșbuc - Bulevardul Regina Maria)



v. Drumul Radial DR10 (Bulevardul Iuliu Maniu - Șoseaua Cotroceni - Splaiul Independenței)

De asemenea, proiectul mai presupune conectarea la rețeaua de fibra optică și modernizări aferente Centrului de trafic existent, software și hardware, pentru conectarea intersecțiilor aferente coridoarelor propuse prin acordul de parteneriat.

Proiectul propus spre finanțare, îmbunătățește semnificativ condițiile de siguranță a circulației pe coridoarele selectate, prin:

- Reducerea timpului de deplasare în oraș prin fluidizarea traficului;
- Creșterea siguranței rutiere prin reducerea numărului de accidente;
- Reducerea ratei infraționalității rutiere din zona de acțiune;
- Realizarea unui confort pentru participanții la trafic - autovehicule și pietoni;
- Îmbunătățirea calității și eficienței serviciului de transport public prin prioritizarea vehiculelor în intersecții, ceea ce va duce la creșterea numărului de pasageri;
- Creșterea calității aerului din municipiu prin reducerea emisiilor de noxe (consumul de combustibil).

Avizat pentru legalitate
Secretar General al Sectorului 5
Florin Mănuș



REFERAT DE APROBARE

privind solicitarea acordului Consiliului General al Municipiului București pentru împuternicirea expresă a Consiliului Local al Sectorului 5 de a hotărî cu privire la asocierea dintre Sectorul 5 al Municipiului București cu Primăria Municipiului București, Sectorul 1 al Municipiului București, Sectorul 2 al Municipiului București, Sectorul 3 al Municipiului București, Sectorul 4 al Municipiului București, Sectorul 6 al Municipiului București pentru realizarea proiectului „Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (Managementul Traficului București-Ilfov) și prioritizarea vehiculelor de transport public, în vederea creșterii siguranței rutiere, fluidizării traficului și reducerii poluării”

Având în vedere faptul că;

Încă din perioada 2006-2007, Municipiul București a făcut o investiție majoră pentru realizarea BTMS (Bucharest Traffic Management System – Sistemul de Management al Traficului București), acesta reprezentând o soluție integrată pentru managementul mobilității urbane. După finalizarea investiției, BTMS a fost operat, menținut și integrat.

Au fost conectate noi dispozitive în teren, ceea ce a condus la extinderea gradului de acoperire BTMS cu intersecții, artere și coridoare noi. În acest moment, în funcție de gradul de operaționalizare al echipamentelor și al rețelei de comunicație, în BTMS sunt integrate un număr de aproximativ 260 intersecții.

În prezent Primăria Municipiului București are în pregătire proiectul ITS (*sisteme de transport inteligent*) în prima rundă de atrageri de fonduri vizând categoria de investiții 1.2.2. – asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/ alte infrastructuri legate de sisteme inteligente de management urban/local, în cadrul proiectelor PNRR/2022.

Prin acest proiect, se urmărește conexarea datelor de mobilitate la nivelul municipiului București, modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă, prioritizarea vehiculelor de transport public, precum și creșterea capacității decizionale în domeniul mobilității urbane în Municipiul București, cu implicarea primăriilor de sector.

Municipiul București are prealocată pentru această categorie de investiții o sumă maximă eligibilă de 1 mil. de euro fără TVA. În plus, Sectoarele Municipiului București , la rândul lor eligibile ca solicitanți de finanțare , au prealocate suma de 1 mil euro fără TVA. Din care pot contribui în cadrul parteneriatului cu sume în funcție de activitățile agreeate prin acordul de parteneriat.

Proiectului BTMS are ca și condiții de implementare:

- Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism, aprobate sau în curs de elaborare /aprobare;
- Asigurarea corelării cu serviciile de mobilitate urbană din zona funcțională și zona periurbană - doar pentru sistemele de transport inteligente (ITS). În cazul în care există la nivel de UAT sau la nivel de zonă urbană funcțională un sistem deja operațional, se va asigura integrarea și corelarea cu acesta a sistemului care va fi achiziționat prin intermediul Componentei 10;

- Asigurarea serviciilor de transport public în zonele urbane funcționale și zonele periurbane, după caz. Asigurarea prioritizării și promovării transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate (pentru UAT care dețin străzi/bulevarde cu minim două benzi pe sens) - doar pentru sistemele de transport inteligente (ITS).

Din lucrările eligibile ale proiectului evidențiem:

- Achiziția și punerea în funcțiune a echipamentelor și infrastructurii (hard și soft):
 - sisteme de transport inteligente (ITS) care se încadrează la codul 076 - *digitalizarea transportului urban*:

Sunt eligibile următoarele intervenții de tip sisteme ITS (fără a fi limitativ):

- Dotarea și funcționarea centrului de control al traficului;
- Soluții de taxare, inclusiv „e-bilete” sau „e-ticketing”;
- Soluții de parcare inteligentă;
- Sisteme de avertizare privind adaptarea vitezei;
- Sisteme de siguranță pentru zona cu lucrări;
- Sistem de semafoare interconectate;
- Monitorizarea timpilor de călătorie și a vitezei;
- Sisteme de cântărire în mișcare;
- Semnal prioritar pentru circulația vehiculelor de urgență;
- Semnalizatoare cu mesaje dinamice;
- Planificator de călătorii pentru transportul public;
- Sisteme integrate de informare a călătorilor;
- Sisteme de informare a participanților la trafic.
- Sisteme inteligente de management urban/local care se încadrează la codul 021ter

Dezvoltarea de servicii și structuri de sprijin foarte specializate pentru administrațiile publice și întreprinderi:

Sunt eligibile următoarele tipuri de infrastructuri TIC (fără a fi limitativ):

- Achiziția dronelor pentru a inspecta zonele sau situațiile de risc;
- Dotarea și funcționarea centrului de monitorizare în timp real a situației din localitate – oferă acces în timp real la toate camerele, senzorii și alte dispozitive de colectare a datelor;
- Achiziționarea și punerea în funcțiune a sistemelor inteligente de gestionare pentru sistemele de spații verzi, automatizarea sistemelor de irigații pentru spațiile verzi;
- Extinderea sistemului WiFi în spațiile publice;
- Mobilier urban inteligent;
- Sistem de monitorizare și siguranță a spațiului public;
- Valorificarea obiectivelor de patrimoniu prin digitizare sau reconstrucție digitală (VR/AR);
- Ghișeu unic pentru mediul de afaceri;
- Platformă pentru comunicarea cu cetățenii și formarea inițiativelor comunitare;
- Centre locale de inovare a comunității – aplică soluții inteligente pentru incluziune socială și oferă programe educaționale pentru comunitate;
- Baze de date GIS la nivel metropolitan sau local /Date deschise – platformă de date deschise în care datele disponibile la nivel de oraș/localitate (date sectoriale) sunt accesibile publicului;
- Funcționar public virtual;
- Servicii „Cloud” – platformă cloud online pentru utilizare de către administrația publică;
- Platformă de servicii publice digitale;

- Sistem de înregistrare și emitere a documentelor – permite înregistrarea și emiterea documentelor online, semnături electronice, etc;
 - Aplicații pentru informarea cetățenilor și identificarea problemelor la nivel local;
 - Plata online a taxelor și impozitelor;
 - Sistem de planificare online – site web care permite programarea online a cetățenilor la diverse ghișee APL;
 - Platformă online și/sau aplicație mobilă pentru cartografierea consumului de energie la nivel de cartier sau oraș;
 - Infrastructură de igienizare „inteligentă” – pubele inteligente cu senzori și tehnologie bazată pe GPS care oferă date despre gradul de umplere al pubelelor;
 - Monitorizarea în timp real a stării infrastructurii tehnico-municipale și a consumului de energie;
 - Soluții de accesibilizare a spațiului public pentru persoanele cu dizabilități;
- Sisteme de ghidaj și orientare care utilizează tehnologia senzorilor de proximitate destinate persoanelor cu deficiențe de vedere.
 - Sisteme de avertizare luminoasă destinate persoanelor cu deficiențe de auz.
 - Dispozitive de amplificare a sunetului destinate persoanelor utilizatoare de proteze auditive.
 - Panouri vizuale electronice de informare a persoanelor cu dizabilități cu privire la mijloacele de transport în comun (informații adaptate-scris mărit pentru persoanele cu diferite tipuri de dizabilități).

Traseul BTMS propus pentru sectorul 5, îl reprezintă DR 8 - Șos. Alexandriei o arteră foarte aglomerată, pentru care modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă ar avea un impact major pentru fluidizarea traficului.

Intersecțiile identificate pe traseul DR8 - Șos. Alexandriei sunt următoarele:

-2 intersecții aflate pe drumul radial local DR 8, înrolate în sistemul BTMS

- 14 intersecții aflate pe drumul radial local DR 8, având modul de funcționare al automatelor de dirijare al circulației doar la nivel local

- 4 intersecții nesemaforizate

Costurile estimate sunt:

- 140.000 euro fără TVA (2 intersecții x 70.000 euro fără TVA/ intersecție) din sistem BTMS

- 1.540.000 euro fără TVA (14 intersecții x 110.000 euro fără TVA/ intersecție) la nivel local

- 640.000 euro fără TVA (4 intersecții x 160.000 euro fără TVA/ intersecție) nesemaforizate

Totalul estimărilor de costuri este de 2.320.000 euro fără TVA din care 1.000.000 euro fără TVA sumă eligibilă prin PNRR aferentă sectorului 5.


Având în vedere că sumă maximă eligibilă de 1 mil. de euro fără TVA este insuficientă implementării proiectului, apare necesitatea suplimentării fondurilor cu sume din bugetul local. Suma de suplimentat în acest sens va fi de 1.320.000 euro fără TVA.

Ținând cont de cele prezentate, înainte spre analiză și aprobare de către Consiliul Local al Sectorului 5 a proiectului de hotărâre privind solicitarea acordului Consiliului General al Municipiului București pentru împuternicirea expresă a Consiliului Local al Sectorului 5 de a hotărâi cu privire la asocierea dintre Sectorul 5 al Municipiul București cu Primăria Municipiului București, Sectorul 1 al Municipiul București, Sectorul 2 al Municipiul București, Sectorul 3 al Municipiul București, Sectorul 4 al Municipiul București, Sectorul 6 al Municipiul București pentru realizarea proiectului

„Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (Managementul Traficului București-Ilfov) și prioritizarea vehiculelor de transport public, în vederea creșterii siguranței rutiere, fluidizării traficului și reducerii poluării” .

În anexa prezentului raport de specialitate se regăsește Nota de fundamentare a investiției (prevăzută în Anexa 1), Acordul de parteneriat al proiectului (prevăzut în Anexa 2) și Descrierea sumară a investiției (prevăzută în Anexa 3).

p. PRIMAR,
VICEPRIMAR
MIRCEA HORATIU NICOLAI DIS



RAPORT DE SPECIALITATE

privind solicitarea acordului Consiliului General al Municipiului București pentru împuternicirea expresă a Consiliului Local al Sectorului 5 de a hotărî cu privire la asocierea dintre Sectorul 5 al Municipiului București cu Primăria Municipiului București, Sectorul 1 al Municipiului București, Sectorul 2 al Municipiului București, Sectorul 3 al Municipiului București, Sectorul 4 al Municipiului București, Sectorul 6 al Municipiului București pentru realizarea proiectului „Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (Managementul Traficului București-Ilfov) și prioritizarea vehiculelor de transport public, în vederea creșterii siguranței rutiere, fluidizării traficului și reducerii poluării”

Încă din perioada 2006-2007, Municipiul București a făcut o investiție majoră pentru realizarea BTMS (Bucharest Traffic Management System – Sistemul de Management al Traficului București), acesta reprezentând o soluție integrată pentru managementul mobilității urbane. După finalizarea investiției, BTMS a fost operat, menținut și integrat.

Au fost conectate noi dispozitive în teren, ceea ce a condus la extinderea gradului de acoperire BTMS cu intersecții, artere și coridoare noi. În acest moment, în funcție de gradul de operaționalizare al echipamentelor și al rețelei de comunicație, în BTMS sunt integrate un număr de aproximativ 260 intersecții.

În prezent Primăria Municipiului București are în pregătire proiectul ITS (*sisteme de transport inteligent*) în prima rundă de atrageri de fonduri vizând categoria de investiții I.2.2. – asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – ITS/ alte infrastructuri legate de sisteme inteligente de management urban/local, în cadrul proiectelor PNRR/2022.

Prin acest proiect, se urmărește conexarea datelor de mobilitate la nivelul municipiului București, modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă, prioritizarea vehiculelor de transport public, precum și creșterea capacității decizionale în domeniul mobilității urbane în Municipiul București, cu implicarea primăriilor de sector.

Municipiul București are prealocată pentru această categorie de investiții o sumă maximă eligibilă de 1 mil. de euro fără TVA. În plus, Sectoarele Municipiului București, la rândul lor eligibile ca solicitanți de finanțare, au prealocate suma de 1 mil euro fără TVA. Din care pot contribui în cadrul parteneriatului cu sume în funcție de activitățile agreeate prin acordul de parteneriat.

Proiectului BTMS are ca și condiții de implementare:

- Alinierea obligatorie a investițiilor cu Planurile de Mobilitate Urbană Durabilă/Strategiile Integrate de Dezvoltare Urbană/Planurile Generale de Urbanism, aprobate sau în curs de elaborare /aprobare;
- Asigurarea corelării cu serviciile de mobilitate urbană din zona funcțională și zona periurbană - doar pentru sistemele de transport inteligente (ITS). În cazul în care există la nivel de UAT sau la nivel de zonă urbană funcțională un sistem deja operațional, se va asigura integrarea și corelarea cu acesta a sistemului care va fi achiziționat prin intermediul Componentei 10;

- Asigurarea serviciilor de transport public în zonele urbane funcționale și zonele periurbane, după caz. Asigurarea prioritizării și promovării transportului public prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate (pentru UAT care dețin străzi/bulevarde cu minim două benzi pe sens) - doar pentru sistemele de transport inteligente (ITS).

Din lucrările eligibile ale proiectului evidențiem:

- Achiziția și punerea în funcțiune a echipamentelor și infrastructurii (hard și soft):
 - sisteme de transport inteligente (ITS) care se încadrează la codul 076 - *digitalizarea transportului urban*:

Sunt eligibile următoarele intervenții de tip sisteme ITS (fără a fi limitativ):

- Dotarea și funcționarea centrului de control al traficului;
- Soluții de taxare, inclusiv „e-bilete” sau „e-ticketing”;
- Soluții de parcare inteligentă;
- Sisteme de avertizare privind adaptarea vitezei;
- Sisteme de siguranță pentru zona cu lucrări;
- Sistem de semafoare interconectate;
- Monitorizarea timpilor de călătorie și a vitezei;
- Sisteme de cântărire în mișcare;
- Semnal prioritar pentru circulația vehiculelor de urgență;
- Semnalizatoare cu mesaje dinamice;
- Planificator de călătorii pentru transportul public;
- Sisteme integrate de informare a călătorilor;
- Sisteme de informare a participanților la trafic.
- Sisteme inteligente de management urban/local care se încadrează la codul 021ter

Dezvoltarea de servicii și structuri de sprijin foarte specializate pentru administrațiile publice și întreprinderi:

Sunt eligibile următoarele tipuri de infrastructuri TIC (fără a fi limitativ):

- Achiziția dronelor pentru a inspecta zonele sau situațiile de risc;
- Dotarea și funcționarea centrului de monitorizare în timp real a situației din localitate – oferă acces în timp real la toate camerele, senzorii și alte dispozitive de colectare a datelor;
- Achiziționarea și punerea în funcțiune a sistemelor inteligente de gestionare pentru sistemele de spații verzi, automatizarea sistemelor de irigații pentru spațiile verzi;
- Extinderea sistemului WiFi în spațiile publice;
- Mobilier urban inteligent;
- Sistem de monitorizare și siguranță a spațiului public;
- Valorificarea obiectivelor de patrimoniu prin digitizare sau reconstrucție digitală (VR/AR);
- Ghișeu unic pentru mediul de afaceri;
- Platformă pentru comunicarea cu cetățenii și formarea inițiativelor comunitare;
- Centre locale de inovare a comunității – aplică soluții inteligente pentru incluziune socială și oferă programe educaționale pentru comunitate;
- Baze de date GIS la nivel metropolitan sau local /Date deschise – platformă de date deschise în care datele disponibile la nivel de oraș/localitate (date sectoriale) sunt accesibile publicului;
- Funcționar public virtual;
- Servicii „Cloud” – platformă cloud online pentru utilizare de către administrația publică;
- Platformă de servicii publice digitale;

- Sistem de înregistrare și emitere a documentelor – permite înregistrarea și emiterea documentelor online, semnături electronice, etc;
 - Aplicații pentru informarea cetățenilor și identificarea problemelor la nivel local;
 - Plata online a taxelor și impozitelor;
 - Sistem de planificare online – site web care permite programarea online a cetățenilor la diverse ghișee APL;
 - Platformă online și/sau aplicație mobilă pentru cartografierea consumului de energie la nivel de cartier sau oraș;
 - Infrastructură de igienizare „inteligentă” – pubele inteligente cu senzori și tehnologie bazată pe GPS care oferă date despre gradul de umplere al pubelelor;
 - Monitorizarea în timp real a stării infrastructurii tehnico-municipale și a consumului de energie;
 - Soluții de accesibilizare a spațiului public pentru persoanele cu dizabilități:
- Sisteme de ghidaj și orientare care utilizează tehnologia senzorilor de proximitate destinate persoanelor cu deficiențe de vedere.
 - Sisteme de avertizare luminoasă destinate persoanelor cu deficiențe de auz.
 - Dispozitive de amplificare a sunetului destinate persoanelor utilizatoare de proteze auditive.
 - Panouri vizuale electronice de informare a persoanelor cu dizabilități cu privire la mijloacele de transport în comun (informații adaptate-scris mărit pentru persoanele cu diferite tipuri de dizabilități).

Traseul BTMS propus pentru sectorul 5, îl reprezintă DR 8 - Șos. Alexandriei o arteră foarte aglomerată, pentru care modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă ar avea un impact major pentru fluidizarea traficului.

Intersecțiile identificate pe traseul DR8 - Șos. Alexandriei sunt următoarele:

-2 intersecții aflate pe drumul radial local DR 8, înrolate în sistemul BTMS

- 14 intersecții aflate pe drumul radial local DR 8, având modul de funcționare al automatelor de dirijare al circulației doar la nivel local

- 4 intersecții nesemaforizate

Costurile estimate sunt:

- 140.000 euro fără TVA (2 intersecții x 70.000 euro fără TVA/ intersecție) din sistem BTMS

- 1.540.000 euro fără TVA (14 intersecții x 110.000 euro fără TVA/ intersecție) la nivel local

- 640.000 euro fără TVA (4 intersecții x 160.000 euro fără TVA/ intersecție) nesemaforizate

Totalul estimărilor de costuri este de 2.320.000 euro fără TVA din care 1.000.000 euro fără TVA sumă eligibilă prin PNRR aferentă sectorului 5.

Având în vedere că sumă maximă eligibilă de 1 mil. de euro fără TVA este insuficientă implementării proiectului, apare necesitatea suplimentării fondurilor cu sume din bugetul local. Suma de suplimentat în acest sens va fi de 1.320.000 euro fără TVA.

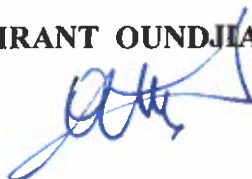
Ținând cont de cele prezentate, considerăm oportună analiza și aprobarea de către Consiliul Local al Sectorului 5 a proiectului de hotărâre privind solicitarea acordului Consiliului General al Municipiului București pentru împuternicirea expresă a Consiliului Local al Sectorului 5 de a hotărâi cu privire la asocierea dintre Sectorul 5 al Municipiul București cu Primăria Municipiului București, Sectorul 1 al Municipiul București, Sectorul 2 al Municipiul București, Sectorul 3 al Municipiul București, Sectorul 4 al Municipiul București, Sectorul 6 al Municipiul București pentru realizarea proiectului

„Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (Managementul Traficului București-Ilfov) și prioritizarea vehiculelor de transport public, în vederea creșterii siguranței rutiere, fluidizării traficului și reducerii poluării” .

În anexa prezentului raport de specialitate se regăsește Nota de fundamentare a investiției (prevăzută în Anexa 1), Acordul de parteneriat al proiectului (prevăzut în Anexa 2) și Descrierea sumară a investiției (prevăzută în Anexa 3).

DIRECTOR GENERAL,

HRANT OUNDJIAN



ȘEF SERVICIU,

DANIELA TEODORESCU



NOTĂ DE FUNDAMENTARE

<p>Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local</p>	<p>Titlu apel proiect PNRR/2022/C10 „Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (Managementul Traficului București-Ilfov) și prioritizarea vehiculelor de transport public, în vederea creșterii siguranței rutiere, fluidizării traficului și reducerii poluării”</p>
<p>1. Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.)</p>	<p>Prezentăm mai jos evaluarea situației actuale din perspectiva funcționării echipamentelor existente cu care sunt dotate intersecțiilor integrate în BTMS dar și cele ce urmează a fi înrolate în acesta, cât și creșterea capacității Centrului de Trafic la noile volume de date colectate, îmbunătățirea reacției de răspuns la situațiile din teren și noi funcționalități.</p> <p>Pentru analiza situației existente, o primă activitate, a fost cea de inventariere în stradă a tuturor intersecțiilor și trecerilor de pietoni semaforizate.</p> <p>În urma centralizării datelor colectate în cadrul acțiunii de inventariere a intersecțiilor semaforizate din București, au rezultat următoarele:</p> <p>Intersecții</p> <ul style="list-style-type: none"> • 260 de intersecții semaforizate înrolate în BTMS, din care 8 treceri de pietoni; • 223 de intersecții semaforizate neînrolate în BTMS, din care 14 treceri de pietoni; • 18 de intersecții semaforizate nefuncționale; • 1 intersecție în curs de execuție; • 98 de intersecții sunt dotate cu butoane de cerere traversare pentru pietoni; • 148 de intersecții sunt dotate cu dispozitive acustice pentru nevăzători. <p>Echipamente</p> <ul style="list-style-type: none"> • 91 controllere model ITC 3; • 248 controllere model ITC 2; • 19 controllere model Mini ITC2; • controllere model Mini ITC3; • 33 controllere SCAE 4012, 4040; • controllere model ATC; • 30 controllere tip CC (modele 8000, 10000 și 15000); • diverse modele (PEEK, SEMAFORICA, SUCCESOR); • 11 intersecții funcționează cu extensie din automatul de dirijare al unei intersecții adiacente; • 9294 semafoare LED, din care: <ul style="list-style-type: none"> - 827 tip Vehicul Prim Terestru; - 2317 tip Vehicul Terestru; - 1010 tip Vehicul Suspendat; - 3361 semafoare dedicate pietonilor; - 475 semafoare dedicate utilizatorilor de biciclete; - 34 semafoare tip Prim Vehicul folosite pentru semaforizarea autobuzelor care circulă deviat pe calea de rulare a tramvaiului; - 136 semafoare cu 2 ochiuri pentru semaforizarea tramvaielor; - 190 semafoare cu 4 ochiuri pentru semaforizarea tramvaielor; - 144 lămpi filatoare V.I.D. (verde intermitent dreapta); • 800 lămpi filatoare G.I. (galben intermitent); • 1363 semafoare cu bec (filament incandescent), din care: <ul style="list-style-type: none"> - 456 tip Vehicul Terestru; - 99 tip Vehicul Suspendat;



- 675 semafoare dedicate pietonilor;
- 32 semafoare cu 2 ochiuri pentru semaforizarea tramvaielor;
- 34 lămpi filatoare V.I.D. (verde intermitent dreapta);
- 66 lămpi filatoare G.I. (galben intermitent).
- 794 de camere video de supraveghere, din care:
 - 503 folosite de ASB;
 - 291 folosite de terți.
- 403 butoane cerere traversare pentru pietoni;
- 1150 dispozitive acustice pentru nevăzători.

Infrastructură

- 3361 stâlpi normali;
- 877 stâlpi cu consolă;
- 556 stâlpi terți (STB, iluminat public, etc);
- 4245 camere de tragere.

În perioada 2006 - 2007, Municipiul București a făcut o investiție consistentă pentru realizarea (Sistemul de Management al Traficului-Bucuresti) denumit în continuare BTMS, acesta reprezentând o soluție integrată pentru managementul mobilității urbane. După finalizarea investiției, BTMS a fost operat, menținut și extins.

Au fost conectate noi dispozitive în teren, ceea ce a condus la extinderea gradului de acoperire al BTMS cu intersecții, artere și coridoare noi. În prezent, în funcție de gradul de operaționalizare al echipamentelor și al rețelei de comunicație, în BTMS sunt integrate un număr de aproximativ 260 intersecții.

Soluția BTMS este un mediu integrat al traficului rutier (IRTE) pentru gestionarea mobilității, în care Serviciile de Gestionare a Traficului (TMS) cooperează cu Sistemele de Supraveghere ale Centrului de Control (CCSS).

Platforma software de managementul traficului OMNIA - UTOPIA a făcut obiectul unei actualizări pentru prima dată în aprilie 2019, atunci când prin module operaționale actualizate s-au adăugat funcționalități superioare, suplimentare celor deja instalate și actualizate (marcate subliniat în listarea de mai jos), moderne, în contextul dezvoltării unui sistem de tip Smart City, printre care:

Serviciile de gestionare a traficului (TMS):

- Controlul traficului urban (UTC) - UTOPIA;
- Managementul transportului public (PTM) - FLASH;
- Supraveghere video (CCTV);
- Sistemele de supraveghere ale centrului de control (CCSM) aflate în funcțiune sunt:
 - Supervisorul de strategie (SS) - MISTIC;
 - Sistemul de management al defecțiunilor (FMS) - PERFORMER;
 - Sistemul de management al rețelei (NMS) - HP Open View;
 - Monitorizarea performanței (PM) - BIITS;
 - Interfața grafică comună a utilizatorilor (CGUI);
 - Interfața de informare privind traficul și deplasarea (TTII) ;
 - Sistemele de strategie generală, manager de evenimente și prioritizare transport public;
 - Sistemul de Prioritizare a Transportului Public;
 - Modul de import/ export modele de simulare și modelare trafic offline cu platforma PTV Vissim;
 - Monitorizarea traficului la nivel macro-rețea; monitorizare, rutare de trafic și estimarea o/d (matrice origine / destinație);
 - Interfața cu utilizatorul;
 - Interfața cu sisteme externe;
 - Manager de evenimente și scenarii;
 - Managementul strategiilor și al evenimentelor de trafic;
 - Indicatori de performanță;
 - Panou de control dashboard.

AUTOMATE DE DIRIJARE A TRAFICULUI

Un automat de dirijare a traficului rutier în intersecții (ADC) este un dispozitiv și sistem electronic destinat să comande, în condiții de siguranță maximă, aprinderea secvențială



a semafoarelor electrice prezente într-o intersecție, conform unui program de semaforizare aprobat.

Analiza desfășurată în teren în mun. București a urmărit identificarea tipurilor de ADC din teren, a capacităților funcționale și de integrare în BTMS cât și disponibilitatea și existența încă a producătorilor echipamentelor respective.

Au rezultat următoarele:

Tabel 1. Tipuri ADC existente, capacități funcționale și de integrare în BTMS

Idem nr.	Producător	Tip automat	Numar	Capacitatea de integrare în BTMS	Comentarii
1	SCOR '95	ATC	7	N	Compartie prelata de SWARCO
2	ESR Franța	CC 8000	12	N	Nu mai exista
3	ESR Franța	CC 10000	17	N	Nu mai exista
4	ESR Franța / Europac Romania	CC 15000	1	N	Nu mai exista
5	CROSS Cehia	CROSS	1	N	-
6	AUTOMATICA Romania	EMCS	3	N	Nu mai exista
7	ESR	ESR	4	N	Nu mai exista
8	Nedeterminat	ALTELE	13	N	-
9	SWARCO Olanda	PEEK	4	N	Compartie PEEK prelata de SWARCO
10	SCAE Italia	SCAE OLD	6	N	-
11	BIGOR '95	SUCCESSOR	2	N	Compartie prelata de SWARCO
12	LaSemaforica	SEMAFORICA	1	N	-
13	SCAE Italia	SCAE	27	D	-
14	SWARCO Austria	SWARCO ITC2	250	D	-
16	SWARCO Austria	SWARCO ITC3	90	D	-
18	SWARCO Austria	SWARCO ITC2 MINI	18	D	-
17	SWARCO Austria	SWARCO ITC3 MINI	9	D	-

buclă inductivă), modul pentru comanda semafoarelor electrice.

ADC-urile moderne, echipate cu microcontrollere sau microprocesoare, dispun de un sistem de operare în timp real (acest sistem de operare în timp real poate fi dezvoltat de la zero de producător sau poate fi un sistem de operare de uz general, adaptat însă cerințelor de funcționare specifice dirijării traficului rutier în condiții de siguranță).

Analiza în funcție de producător și tip de Automat de Dirijare a Circulației este prezentată mai jos:

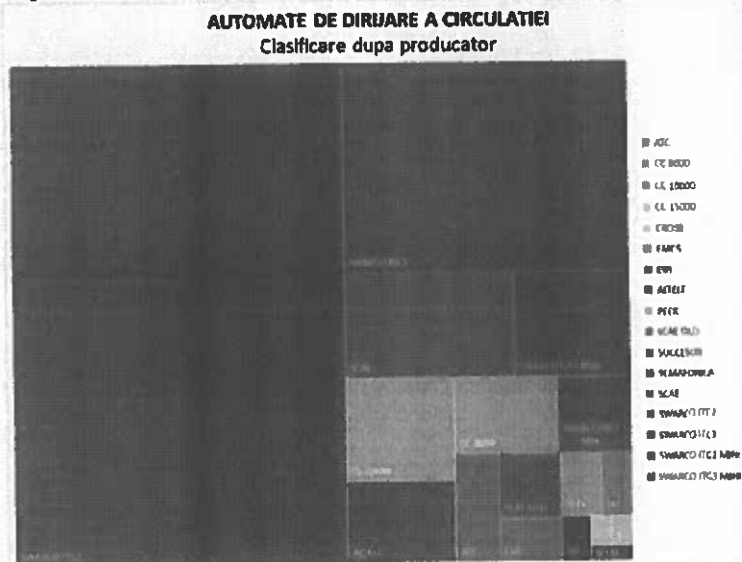


Figura 1. ADC, clasificare după producător

Analiza în funcție de integrabilitatea Automatelor de Dirijare a Circulației în BTMS este:

AUTOMATE DE DIRIGARE A CIRCULAȚIEI
 Clasificare după capacitate acestora de a fi centralizate în BTMS

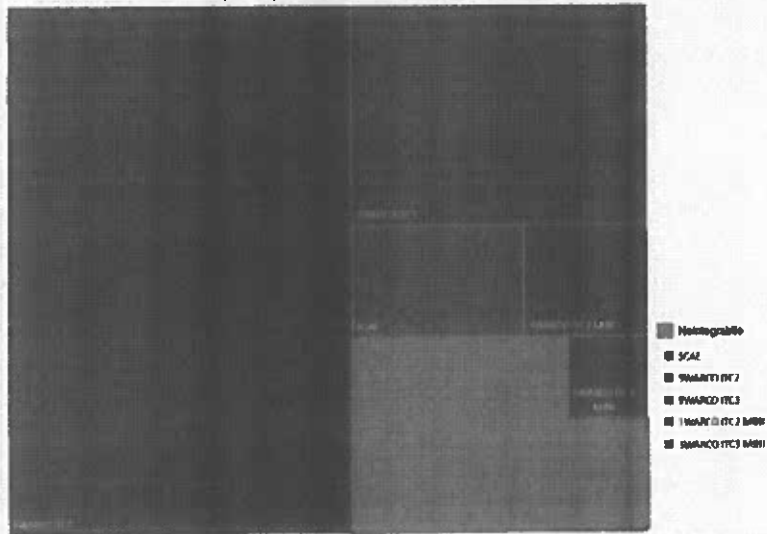


Figura 2. ADC, clasificare după capacitate centralizare în BTMS

Arhitectura sistemului implică platforma de integrare OMNIA și soluția de control adaptiv UTOPIA al traficului rutier pe o întreagă suprafață (nu doar una sau mai multe axe de circulație), atât în funcție de valorile de trafic înregistrate în timp real, cât și în funcție de valorile de trafic istorice (în scopul prevenirii).

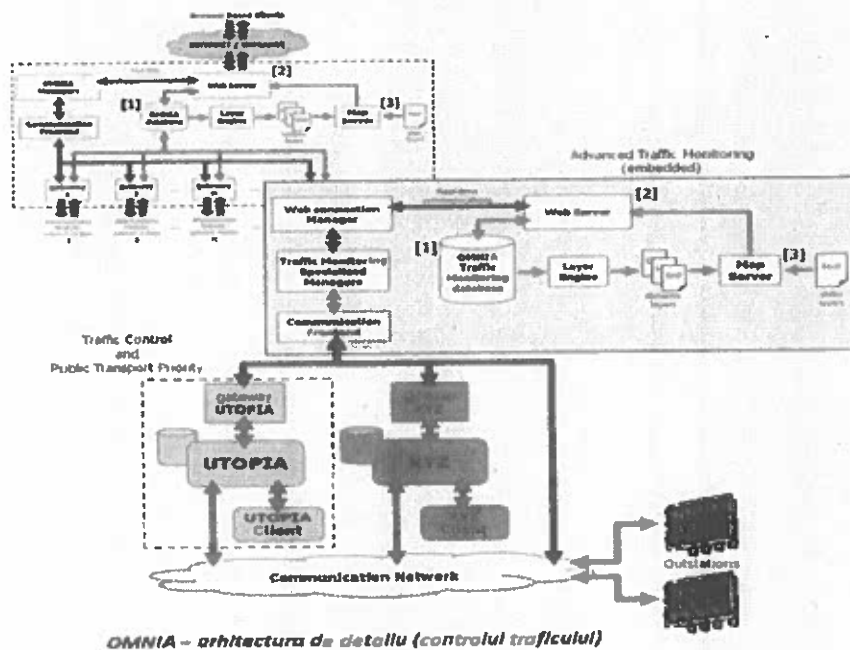


Figura 3. OMNIA-arhitectura de detaliu (controlul traficului)

În prezent, platforma OMNIA / UTOPIA din BTMS dispune de mai multe module software dedicate asigurării funcției de prioritizare a mijloacelor de transport public:

- Omnibus;
- Utopia Bus Tracker;
- Track Mapping;
- PT Locator.

Omnibus este modulul dedicat localizării pe hartă a vehiculelor de transport public. Acest modul software primește informații în timp real referitoare la codul vehiculului, coordonatele GPS, viteza și direcția de deplasare. Aceste informații pot proveni din mai multe surse: un sistem de management al parcului de transport public, un sistem simplu

de localizare, un server SIRI etc.

Utopia Bus Tracker este modulul software care efectuează calculele în timp real având ca scop predicția momentului de timp în care vehiculul de transport public va ajunge în intersecția controlată; calculele sunt iterative astfel încât la fiecare recepție a unui nou pachet de date de la Omnibus se realizează o nouă predicție, îmbunătățindu-se astfel acuratețea sistemului.

PT Locator emite cererile de prioritate către UTOPIA, în urma datelor primite de la modulul Utopia Bus Tracker, și confirmă trecerea vehiculului de transport public prin intersecție (pentru dezactivarea cererii de prioritate).

Track Mapping este un modul grafic, necesar pentru definirea rutelor și a liniilor de transport public, precum și a altor markeri folosiți la localizare (intersecții controlate, stații, puncte de inflexiune în traseu etc).

Din punct de vedere al Interoperabilității UTOPIA - SIRI (Service Interface for Real Time Information, pentru acordarea de prioritate vehiculelor PT, UTOPIA poate folosi serviciul SIRI VM, în particular elementul (structura) VehicleMonitoringDeliver. Informațiile minime care trebuie să fie prezente în structură sunt:

- codul de linie;
- codul de serviciu;
- identificatorul de vehicul;
- momentul de timp în care s-a făcut achiziția datelor;
- aderența la orarul de circulație (în avans / în întârziere);
- ultimul marker atins (de regulă, o intersecție sau o stație);
- distanța parcursă de la ultimul marker până în momentul prezent;
- poziția vehiculului (în coordonate WGS84, latitudine și longitudine);
- viteza vehiculului;
- direcția de deplasare (vectorul de deplasare).

Această metodă de prioritizare, pentru a atinge o eficiență ridicată, necesită actualizarea informațiilor stocate de serverul SIRI cel târziu la fiecare 10 secunde (ideal, la fiecare 5 secunde).

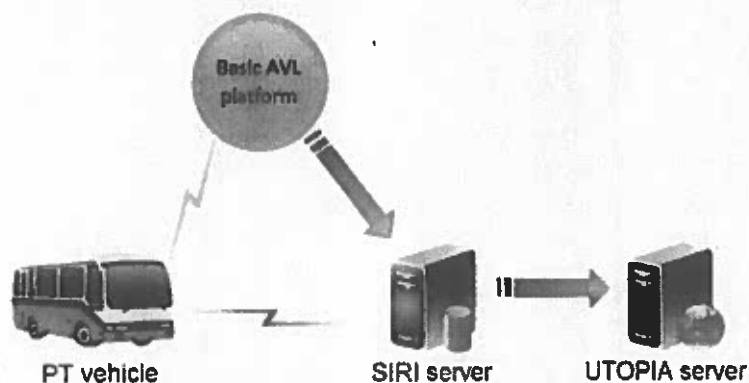


Figura 4. Diagrama funcțională pentru prioritizare PT prin comunicație cu server SIRI

2. Necesitatea și oportunitatea investiției pentru care se aplică

Trendul ascendent pe care se află regiunea București-Ilfov a permis creșterea calității vieții. Un efect al acestei creșteri este dorința de a fi mobil (către și dinspre locul de muncă, zone de relaxare, zone comerciale, etc.) în condiții de confort și siguranță. În prezent, aceste două atribute sunt asociate deplasărilor cu autoturismul în defavoarea transportului public, mersului pe jos sau cu bicicleta.

În plus, relocarea activităților economice în ultimii ani din București în comunitățile învecinate din arealul metropolitan a generat o migrație a locurilor de muncă în afara orașului, ceea ce implică o navetă zilnică pe rutele care ies din București, navetă care este realizată, de cele mai multe ori, cu autoturismul personal. În același timp, dezvoltările imobiliare rezidențiale din localitățile limitrofe Municipiului București au condus la migrația populației către acestea și a crescut numărul autovehiculelor pe

		<p>sensurile către municipiu pentru acces la locuri de muncă și acces la servicii (unități de învățământ, servicii medicale, divertisment, etc.).</p> <p>Rețeaua stradală existentă a municipiului București și implicit rețeaua de transport nu poate asigura necesarul pentru dinamica socio-economică, fapt care a condus în ultimii ani la accentuarea fenomenului de congestie atât a traficului intern și de tranzit, cât și a traficului de pe căile de acces spre/dinspre municipiu din localitățile limitrofe ale municipiului București.</p> <p>Creșterea calității vieții nu se poate realiza atât timp cât locuitorii din zona metropolitană folosesc preponderent autoturismul propriu și se ajunge în situația depășirii capacității de circulație a străzilor și intersecțiilor. Acestea generează blocaje în trafic (și nu doar la orele de vârf), făcând depășirea în oraș o reală provocare pentru participanți.</p> <p>În acest sens, începând cu anul 2008 s-a implementat un sistem de management trafic în Municipiul București care a presupus integrarea intersecțiilor semaforizate și gestionarea acestora în timp real pe baza datelor colectate din teren. Un deficit al acestui sistem îl constituie lipsa integrării tuturor intersecțiilor, ceea ce a condus la sincope în funcționarea sistemului și la atingerea obiectivelor propuse. Suplimentar, două elemente care au contribuit la funcționarea deficitară a BTMS sunt: lipsa unui contract de întreținere a echipamentelor și necorelarea investițiilor în extinderea sistemului de semaforizare inteligentă cu dezvoltarea continuă a orașului ce a condus la creșterea excesivă a numărului de autovehicule utilizate în transportul persoanelor și mărfurilor.</p> <p>În prezent, în BTMS nu este implementat un sistem centralizat de detectare automată a congestiilor în trafic și nici un sistem de răspuns, constatări care susțin necesitatea și oportunitatea investiției propuse.</p>
3.	Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local	<p>Conform PMUD, la nivelul anilor 2008-2009, Swarco și UTI au elaborat și instalat un sistem de Management al Traficului în București (BTMS). Livrarea la cheie a inclus un sistem adaptiv de management al transportului public și control al traficului urban cu echipamente de semnalizare luminoasă a circulației cu LED. Instalarea a inclus:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Un centru nou de control al traficului • 260 intersecții (cu extindere până la 1.000 intersecții) • Sistem integral adaptiv de control al traficului pe bază SPOT/UTOPIA • 140 dispozitive de control, tip ITC-2 • Sistem PTM FLASH cu integrarea a 300 vehicule • Comunicare prin fibră optică • Sistem de supraveghere video (CCTV) pentru 140 intersecții <p>La acest moment, conform unei analize a situației din teren, au rezultat următoarele date:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 260 de intersecții semaforizate incluse în BTMS, din care 8 sunt intersecții dedicate traversării pietonale; • 223 de intersecții semaforizate neincluse în BTMS, din care 14 sunt intersecții dedicate traversării pietonale; • 18 de intersecții semaforizate nefuncționale; • o intersecție în curs de execuție; • 98 de intersecții sunt dotate cu butoane de cerere traversare pentru pietoni; • 148 de intersecții sunt dotate cu dispozitive acustice pentru nevăzători. <p>Aceste elemente ale infrastructurii rutiere sunt echipate astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 91 controllere model ITC 3; • 248 controllere model ITC 2; • 19 controllere model Mini ITC2; • controllere model Mini ITC3; • 33 controllere SCAE 4012, 4040; • controllere model ATC; • 30 controllere tip CC (modele 8000, 10000 și 15000); • diverse modele (PEEK, SEMAFORICA, SUCCESOR); • 10 intersecții funcționează cu extensie din automatul de dirijare al unei intersecții adiacente; • 9294 semafoare LED; • 1363 semafoare cu bec (filament incandescent); • 794 de camere video de supraveghere; • 403 butoane cerere traversare pentru pietoni;



		<ul style="list-style-type: none"> • 1150 dispozitive acustice pentru nevăzători; • 4245 camere de tragere; • 3361 stâlpi normali; • 877 stâlpi cu consolă; • 556 stâlpi terți (STB, iluminat public, etc). <p>Vor fi asigurate corelările între serviciile de mobilitate urbană din zona funcțională și zona periurbană. Serviciile de transport public se vor prioritiza și promova prin planificarea de benzi și trasee dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecvente și congestionate. Astfel sectoarele Municipiului București partenerere în cadrul proiectului asigură implementarea condițiilor necesare pentru prioritizarea și promovarea transportului public pe raza de competență administrativă, prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, acolo unde este necesar și condițiile tehnice permit.</p>
4.	Corelarea cu proiecte în curs de implementare de la nivel local	<p>În ceea ce privește corelarea investiției propuse cu proiectele în curs de implementare de la nivel local, Primăria Municipiului București are în derulare o serie de activități care fac obiectul unor proiecte finanțate prin fonduri nerambursabile aferente perioadei de programare 2014-2020. În acest sens, Municipiul București a semnat contracte de finanțare din Programul Operațional Regional București - Ilfov 2014 - 2020 pentru achiziția a 100 tramvaie și 100 autobuze electrice, iar din Fondul de Mediu pentru achiziția a 130 autobuze hibrid și 100 troleibuze cu autonomie.</p> <p>Finanțarea proiectelor anterior menționate a fost condiționată de prioritizarea transportului public față de traficului general, activitate care a fost susținută atât de existența intersecțiilor în BTMS de pe traseele care tranzitează orașul, cât și prin introducerea benzilor dedicate acolo unde condițiile din teren au permis, precum și modernizarea infrastructurii unde este necesar.</p> <p>În consecință, funcționarea sistemului de management al traficului la capacitate maximă va contribui la implementarea cu succes a măsurilor complementare proiectelor ce se află în curs de implementare la nivel local.</p> <p>De asemenea, sunt în curs de realizare acțiuni ale PMB, TPBI, Poliția Rutieră, Poliția Locală de sector și Poliția Locală a Municipiului București de a introduce măsuri de fluidizare a traficului (introducerea senzorilor unici, crearea bandă pentru viraj stânga, eliminarea parcarilor sau acțiuni pentru sancționarea parcarilor ilegale, etc.) ce au rolul de a analiza măsurile complementare necesare a fi introduse pe termen scurt, mediu și lung pentru optimizarea traficului. Aceste măsuri au în vedere și analiza din perspectiva introducerii BTMS.</p> <p>În plus, proiectele de modernizare a infrastructurii rutiere ce vor fi inițiate vor avea în vedere componentele aferente sistemului BTMS și adaptarea la soluția propusă prin proiect. Ne referim aici și la investițiile aflate în curs de implementare din bugetul local prin Administrația Străzilor (101 intersecții).</p>
5.	Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare	<p>În ceea ce privește corelarea investiției propuse cu proiectele pentru care se aplică la finanțare, Primăria Municipiului București are în curs pregătirea documentațiilor tehnico-economice care vor face obiectul unor proiecte finanțate prin fonduri nerambursabile aferente perioadei de programare 2021-2027. În acest sens, Municipiul București intenționează să continue măsurile de înnoire a parcului de vehicule utilizate în prestarea serviciului de transport public de călători, dar și în infrastructura tehnico-edilitară aferentă.</p> <p>Proiectele anterior menționate vor avea în vedere prioritizarea transportului public față de traficului general, activitate care va fi susținută atât de existența intersecțiilor în BTMS de pe traseele care tranzitează orașul, cât și prin introducerea benzilor dedicate acolo unde condițiile din teren vor permite.</p> <p>În consecință, funcționarea sistemului de management al traficului la capacitate maximă va contribui la implementarea cu succes a măsurilor complementare proiectelor pentru care se va aplica la finanțare.</p>
6.	Efectul pozitiv previzionat prin	<p>Obiectivul de investiții vizează integrarea treptată a tuturor intersecțiilor din Municipiul București și Județul Ilfov în sistemul de management trafic, precum și optimizarea acestuia prin utilizarea noilor tehnologii. Suplimentar față de investițiile din teren (semaforizare, comunicații, sisteme de detecție, ADC-uri), proiectul are în vedere atât</p>

<p>realizarea obiectivului de investiții</p>	<p>investigarea situației actuale a funcționării echipamentelor existente ale intersecțiilor integrate în BTMS cât și creșterea capacității Centrului de Trafic la nolle volume de date colectate și îmbunătățirea reacției de răspuns la situațiile din teren.</p> <p>Privind dintr-un cadru general, efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții va contribui la:</p> <ul style="list-style-type: none"> • reducerea poluării, respectiv reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră, creșterea acestora fiind cauza principală a schimbărilor climatice prin eficientizarea deplasărilor diverselor tipuri de vehicule (transport public de persoane, transport de marfă, transport individual, etc.) și schimbarea opțiunilor cu privire la modul de transport utilizat. În acest sens se vor instala la nivelul inelului principal de circulație (bd. Iancu de Hunedoara - șos. Ștefan cel Mare - șos. Mihai Bravu - Calea Văcărești - șos. Olteniței - șos. Viilor, strada Progresului, bd. Geniului, șos. Grozăvești, pasajul Basarab, șos. Nicolae Titulescu și pasajul Victoriei) stații de poluare pentru monitorizarea aerului; • fluidizarea traficului prin coordonarea optimă a deplasărilor de vehicule, pe baza unei infrastructuri de drumuri proiectate și echipate corespunzător (de la sisteme ITS moderne până la marcaje și indicatoare rutiere) și cu o informare în timp real privind opțiunile de reconfigurare a deplasărilor în cazul unor evenimente care obstrucționează deplasarea (accidente, lucrări în carosabil, obstrucționări din cauza condițiilor de mediu, evenimente culturale sau sportive, greve, etc.); • creșterea gradului de siguranță rutieră prin asigurarea unui management adecvat al traficului, utilizarea sistemelor de trafic enforcement, (nerespectarea regimului legal de viteză, treceri pe roșu, blocarea benzilor și căilor proprii destinate transportului public, neacordare de prioritate, etc.) inclusiv măsuri de reducere a stresului conducătorilor de vehicule (evitarea ambuteiajelor, evitarea blocajelor în intersecții, intervenții rapide în cazul diverselor abateri în trafic, etc.); • prioritizarea vehiculelor destinate transportului public, obiectiv care asigură îndeplinirea celorlalte obiective prezentate mai sus. <p>Această investiție, dintr-un cadru mai restrâns, îmbunătățește semnificativ condițiile de siguranță a circulației, prin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducerea cu peste 10% a timpului de deplasare în oraș; • Creșterea siguranței rutiere prin reducerea numărului de accidente; • Reducerea ratei infraționalității rutiere din zona de acțiune, cu peste 10%; • Realizarea unui confort pentru participanții la trafic - autovehicule și pietoni; • Îmbunătățirea calității și eficienței serviciului de transport public prin prioritizarea vehiculelor în intersecții, ceea ce va duce la creșterea numărului de pasageri; • Creșterea calității aerului din municipiu prin reducerea emisiilor de noxe (consumul de combustibil). <p>Toate obiectivele enumerate mai sus contribuie la creșterea nivelului de trai și a confortului locuitorilor din regiunea București - Ilfov.</p>
<p>7. Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor</p>	<p>Conform condițiilor de aplicare, respectiv criteriilor de eligibilitate ce trebuie îndeplinite pentru finanțarea investiției propuse din PNRR, conform ghidului specific aferent apelului de proiecte PNRR/2022/C10 solicitantul finanțării - Municipiul București se încadrează în cadrul categoriei de solicitanți eligibili pentru investiții în mobilitatea urbană verde - ITS (I.1.2 din ghidul specific).</p> <p>În ceea ce privește modul de îndeplinire a condițiilor de eligibilitate a activităților și cheltuielilor aferente investiției, acestea se încadrează în intersecțiile eligibile de tip sisteme ITS.</p> <p>Totodată, din punct de vedere al condițiilor ce trebuie îndeplinite, redăm mai jos condițiile pe care investiția propusă le atinge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alinierea investiției cu măsurile prevăzute în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016 - 2030 regiunea București - Ilfov, document strategic aprobat în anul 2017; • Asigurarea corelării investiției cu serviciile de mobilitate urbană din zona de funcționare și zona periurbană este îndeplinită prin integrarea și colerarea investiției propuse cu sistemul BTMS deja operațional, existent la nivelul Municipiului București; • Asigurarea serviciilor de transport public în zonele urbane funcționale prin asigurarea prioritizării și promovării transportului public, măsuri ce includ planificarea

benzilor și traseelor dedicate transportului public, pe arterele cele mai frecventate și congestionate acolo unde situația din teren permite (strazii/bulevarde cu minim două benzi pe sens).

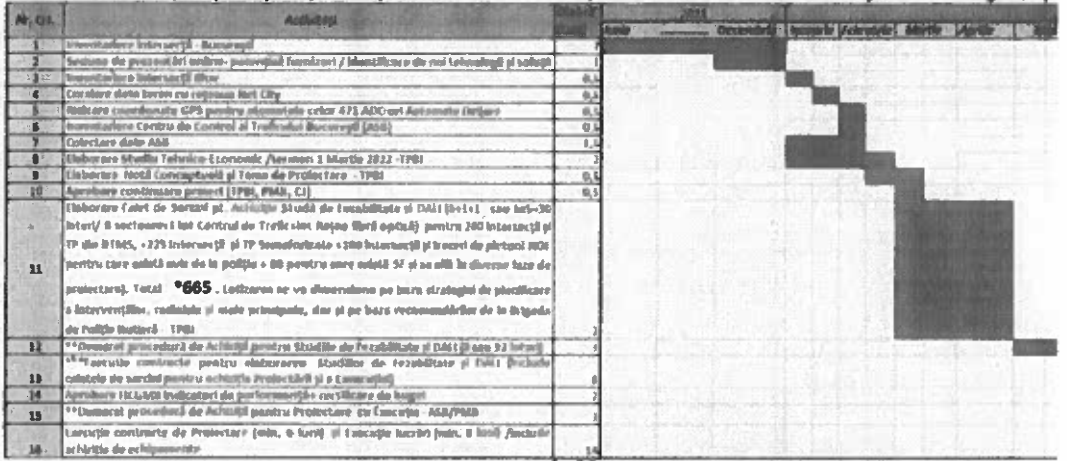
Indicatorul obiectivului de investiții este reprezentat de 1 UAT, respectiv Municipiul București care va dezvolta prin intermediul acestei investiții sistem de transport inteligent.

8. Descrierea procesului de implementare

În ceea ce privește descrierea procesului de implementare a investiției integrate, la acest moment s-a realizat o etapizare a investiției care a ținut seama de încadrarea în timp cu licitațiile menționând riscurile privind contestațiile.

Tabel 2. Grafic implementare proiect BTMS

Estimarea activităților principale privind proiectul Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligent (S



Legendă:
 ● în perioada următoare acest număr va fi actualizat
 ** Durata de 3 ani este o estimare în funcție de evoluția proiectului de construcție care nu poate fi definită și care va dura în a decursă a termenilor care pot apărea
 *** Activități de serviu

Ca și etapizare, pentru etapa I, sistemul BTMS actual se va aduce, cel puțin, la parametri proiectați inițial și ținând seama de actualizările efectuate în timp, precum și modernizarea celor 260 de intersecții din cadrul sistemului, inclusiv a Centrului de Management de Trafic, în etapa II se vor conecta toate intersecțiile semaforizate la BTMS (225) și în etapa III se va continua extinderea BTMS pe principalele axe de acces în oraș (12 axe) și pregătirea în vederea conectării cu viitoarele drumuri orbitale prin care se asigură legătura cu autostrada A0. Menționăm faptul că dotarea inelului principal de circulație cu stații de poluare se va efectua tot în Etapa I.

Lotizarea se va efectua la nivel de SF sau DALI.



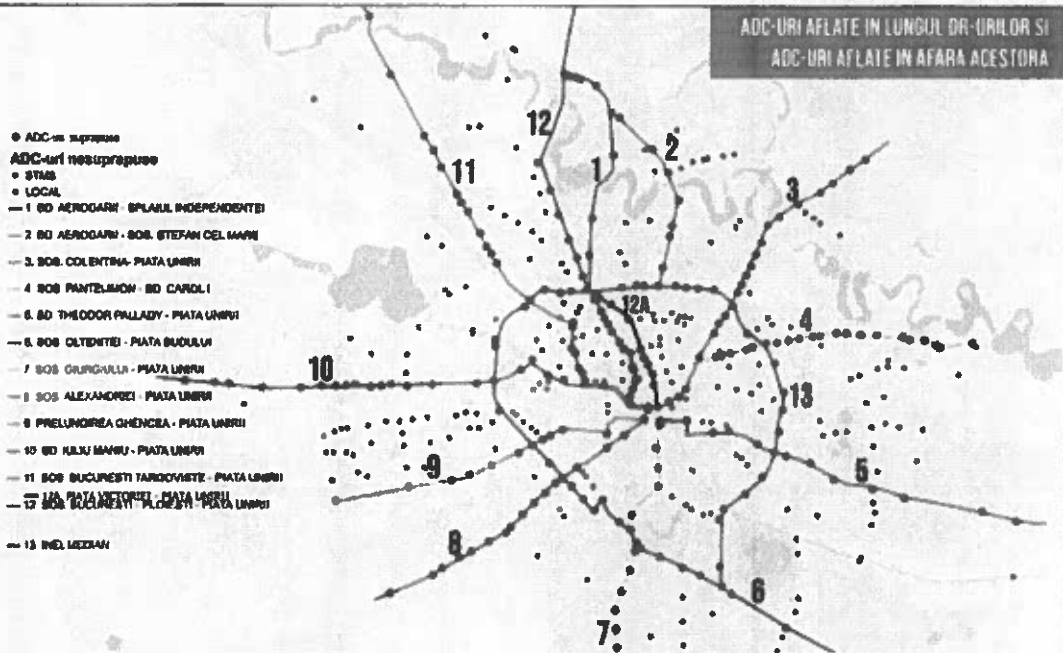


Figura 5. Principalele axe de circulație (1-12) și inelul principal (13)

Pentru finanțarea prezentului proiect prin PNRR se propune realizarea proiectului pe coridoarele și intersecțiile aferente coridoarelor 3,8,10,11 și 14, de pe teritoriul sectorarelor sectoarelor 1,2,4,5 și 6 așa cum acestea au fost agreate cu sectoarele, acesta constituind primul lot al investiției integrate. Coridoarele ce fac obiectul intervențiilor sunt prezentate în figura de mai jos.

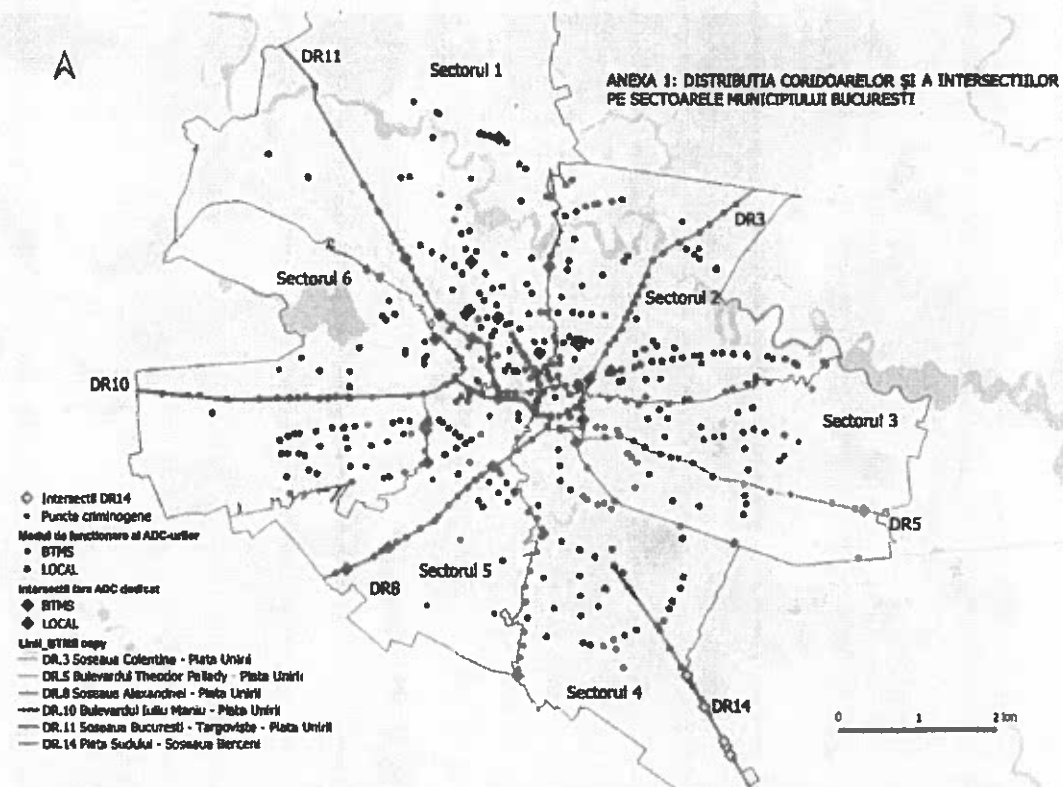


Figura 6. Coridoare și intersecții selectate pentru finanțare prin PNRR

Aceste coridoare sunt:

- i. Drumul Radial DR11 (Șoseaua București-Târgoviște - Bulevardul Bucureștii Noi - Calea Griviței - Strada Berzei - Strada Vasile Pârvan - Splaiul Independenței)
- ii. Drumul Radial DR3 (Șoseaua Colentina - Calea Moșilor - Strada Mântuleasa - Bulevardul Corneliu Coposu)



		<p>iii. Drumul Radial DR14 (Șoseaua Berceni - Intrarea Nețea)</p> <p>iv. Drumul Radial DR8 (Șoseaua Alexandriei - Calea Rahovei - Bulevardul George Coșbuc - Bulevardul Regina Maria)</p> <p>v. Drumul Radial DR10 (Bulevardul Iuliu Maniu - Șoseaua Cotroceni - Splaiul Independenței)</p>																																																																																																		
9.	Alte informații	<p>Față de informațiile prezentate în secțiunile anterioare, considerăm necesară includerea datelor referitoare la costurile estimative ale implementării investiției în integralitatea sa, cu mențiunea că acestea vor fi detaliate într-o etapă ulterioară pregătirii proiectului, respectiv după elaborarea studiului de fezabilitate.</p> <p>Tabel 3. Evaluare cost total proiect BTMS</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="6">Evaluare costuri proiect</th> </tr> <tr> <th>Nr. Crt.</th> <th>Denumire componentă</th> <th>U.M.</th> <th>Cant.</th> <th>P.U. EURO</th> <th>Valoare EURO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>DALI + Execuție pentru Modernizare Intersecții din BTMS</td> <td>buc</td> <td>260</td> <td>70.000</td> <td>18.200.000</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>DALI + Execuție - Modernizare și introducere în BTMS</td> <td>buc</td> <td>225</td> <td>110.000</td> <td>24.750.000</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>DALI + Execuție - Modernizare și introd. în BTMS/Intersecții Ilfov</td> <td>buc</td> <td>18</td> <td>146.000</td> <td>2.628.000</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>DALI + Execuție - Modernizare și introd. în BTMS/Treceri de pietoni Ilfov</td> <td>buc</td> <td>8</td> <td>70.000</td> <td>560.000</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Execuție - Intersecții Noi (există SF-uri și proiecte în diverse faze)</td> <td>buc</td> <td>80</td> <td>146.500</td> <td>11.720.000</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>SF-uri /Proiectare/Execuție Intersecții Noi</td> <td>buc</td> <td>100</td> <td>160.000</td> <td>16.000.000</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Modernizare și Extindere Centru de Trafic</td> <td>buc</td> <td>1</td> <td>200.000</td> <td>200.000</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Management de Proiect</td> <td>buc</td> <td>1</td> <td>100.000</td> <td>100.000</td> </tr> <tr> <td colspan="5" style="text-align: right;">693</td> <td>74.158.000</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">Euro (Fără TVA)</p> <p>Valoarea estimată pentru realizarea proiectului este de aproximativ 74.158.000 Euro (fără TVA). Costurile cu serviciile de fibră optică (extindere rețea, conectare la ADC-uri, Concentratoare) și stațiile de poluare montate pe inelul principal, nu sunt incluse.</p> <p><i>Într-o primă etapă, pentru finanțarea investiției, Municipiul București a încheiat un acord de parteneriat cu 5 sectoare ale municipiului București pentru a maximiza atragerea fondurilor nerambursabile din PNRR în vederea finanțării documentațiilor de atribuire și implementării proiectului pe Coridoarele și intersecțiile selectate pentru finanțare prin PNRR.</i></p> <p>Astfel, bugetul proiectului ce va fi implementat prin PNRR este de 42.609.318 lei din care 24.613.500 lei cheltuieli eligibile și 11.940.897 lei cheltuieli neeligibile, sume fără TVA.</p> <p>Lei fără TVA</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Organizația</th> <th>Valoare proiect</th> <th>Eligibil</th> <th>Neeligibil</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Municipiul București</td> <td>4,999,890</td> <td>4,922,700</td> <td>77,190</td> </tr> <tr> <td>sectorul 1</td> <td>8,614,725</td> <td>4,922,700</td> <td>3,692,025</td> </tr> <tr> <td>sectorul 2</td> <td>6,596,418</td> <td>4,922,700</td> <td>1,673,718</td> </tr> <tr> <td>sectorul 4</td> <td>4,922,700</td> <td>4,922,700</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>sectorul 5</td> <td>11,420,664</td> <td>4,922,700</td> <td>6,497,964</td> </tr> <tr> <td>sectorul 6</td> <td>6,054,921</td> <td>4,922,700</td> <td>1,132,221</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>42,609,318</td> <td>29,536,200</td> <td>13,073,118</td> </tr> </tbody> </table>	Evaluare costuri proiect						Nr. Crt.	Denumire componentă	U.M.	Cant.	P.U. EURO	Valoare EURO	1	DALI + Execuție pentru Modernizare Intersecții din BTMS	buc	260	70.000	18.200.000	2	DALI + Execuție - Modernizare și introducere în BTMS	buc	225	110.000	24.750.000	3	DALI + Execuție - Modernizare și introd. în BTMS/Intersecții Ilfov	buc	18	146.000	2.628.000	4	DALI + Execuție - Modernizare și introd. în BTMS/Treceri de pietoni Ilfov	buc	8	70.000	560.000	5	Execuție - Intersecții Noi (există SF-uri și proiecte în diverse faze)	buc	80	146.500	11.720.000	6	SF-uri /Proiectare/Execuție Intersecții Noi	buc	100	160.000	16.000.000	7	Modernizare și Extindere Centru de Trafic	buc	1	200.000	200.000	8	Management de Proiect	buc	1	100.000	100.000	693					74.158.000	Organizația	Valoare proiect	Eligibil	Neeligibil	Municipiul București	4,999,890	4,922,700	77,190	sectorul 1	8,614,725	4,922,700	3,692,025	sectorul 2	6,596,418	4,922,700	1,673,718	sectorul 4	4,922,700	4,922,700	0	sectorul 5	11,420,664	4,922,700	6,497,964	sectorul 6	6,054,921	4,922,700	1,132,221	TOTAL	42,609,318	29,536,200	13,073,118
Evaluare costuri proiect																																																																																																				
Nr. Crt.	Denumire componentă	U.M.	Cant.	P.U. EURO	Valoare EURO																																																																																															
1	DALI + Execuție pentru Modernizare Intersecții din BTMS	buc	260	70.000	18.200.000																																																																																															
2	DALI + Execuție - Modernizare și introducere în BTMS	buc	225	110.000	24.750.000																																																																																															
3	DALI + Execuție - Modernizare și introd. în BTMS/Intersecții Ilfov	buc	18	146.000	2.628.000																																																																																															
4	DALI + Execuție - Modernizare și introd. în BTMS/Treceri de pietoni Ilfov	buc	8	70.000	560.000																																																																																															
5	Execuție - Intersecții Noi (există SF-uri și proiecte în diverse faze)	buc	80	146.500	11.720.000																																																																																															
6	SF-uri /Proiectare/Execuție Intersecții Noi	buc	100	160.000	16.000.000																																																																																															
7	Modernizare și Extindere Centru de Trafic	buc	1	200.000	200.000																																																																																															
8	Management de Proiect	buc	1	100.000	100.000																																																																																															
693					74.158.000																																																																																															
Organizația	Valoare proiect	Eligibil	Neeligibil																																																																																																	
Municipiul București	4,999,890	4,922,700	77,190																																																																																																	
sectorul 1	8,614,725	4,922,700	3,692,025																																																																																																	
sectorul 2	6,596,418	4,922,700	1,673,718																																																																																																	
sectorul 4	4,922,700	4,922,700	0																																																																																																	
sectorul 5	11,420,664	4,922,700	6,497,964																																																																																																	
sectorul 6	6,054,921	4,922,700	1,132,221																																																																																																	
TOTAL	42,609,318	29,536,200	13,073,118																																																																																																	

DIRECTOR GENERAL,
Hrant OUNDJIAN



ȘEF SERVICIU,
Daniela TEODORESCU




Acord de parteneriat

nr. _____/_____

pentru realizarea proiectului "Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (Managementul Traficului București-Ilfov) și prioritizarea vehiculelor de transport public, în vederea creșterii siguranței rutiere, fluidizării traficului și reducerii poluării"

(acest document reprezintă un model orientativ în scopul reglementării de principiu a aspectelor legale, financiare și de orice alta natură care pot interveni în implementarea în parteneriat a proiectului).

Acordul de parteneriat este supus legislației din România și se încheie până cel târziu la depunerea cererii de finanțare și este parte integrantă din aceasta.

Potrivit prevederilor de la art. 2 lit. jj) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 124 din 13 decembrie 2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență, parteneriatul este forma de cooperare între entități de drept public și/sau privat care urmăresc realizarea în comun a reformelor/investițiilor/investițiilor specific locale/proiectelor, pentru care a fost încheiat un act juridic prin care sunt stabilite drepturile și obligațiile părților.

Liderul de parteneriat, beneficiar al unui proiect, este responsabil cu asigurarea implementării proiectului și a respectării tuturor prevederilor contractului de finanțare, sens în care acesta trebuie să aibă în vedere includerea în acordul de parteneriat, după caz, a oricăror prevederi pe care acesta le consideră necesare și care nu contravin, în niciun fel, prevederilor contractului de finanțare, legislației comunitare și naționale incidente.

Art. 1. Părțile

1. **Municipiul București**, cu sediul în Bd. Regina Elisabeta, nr.47, Sector 5, București, codul fiscal 4267117, având calitatea de Lider de proiect (Partener 1), astfel:

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer¹:

.....
Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:.....

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului :

2. *Sectorul 1 al Municipiului București, cu sediul în Bd. Banu Manta nr. 9, Sector 1, București, codul fiscal RO4505359, având calitatea de Partener 2, astfel:*

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer:

.....
Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:.....

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului :

3. *Sectorul 2 al Municipiului București, cu sediul în Str. Chiristigiilor nr. 11-13, Sector 2, București adresa sediului, codul fiscal 4204038, având calitatea de Partener 3, astfel:*

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer:

.....
Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:.....

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului :

4. *Sectorul 4 al Municipiului București, cu sediul în Bd. George Coșbuc, nr. 6-16, Sector 4, București, codul fiscal RO4316422 având calitatea de Partener 4, astfel:*

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer:

.....
Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:.....

5. *Sectorul 5 al Municipiului București, cu sediul în Str. Fabrica de Chibrituri nr. 9-11 Sector 5, București, codul fiscal 4433953, având calitatea de Partener 5, astfel:*

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer:

.....

¹ Cerere de transfer - cererea depusă de către un beneficiar, alții decât cei prevăzuți la art. 9 alin. (1), prin care se solicită coordonatorilor de reforme și/sau investiții sau responsabililor de implementare a investițiilor specifice locale virarea sumelor, în baza contractului de finanțare și a documentației justificative stabilite prin ghiduri specifice pentru demararea și finanțarea activităților proiectului (ORDONANȚA DE URGENȚĂ nr. 124 din 13 decembrie 2021, art. 2 lit. m)).

Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:.....

6. *Sectorul 6 al Municipiului București, cu sediul în Bd Calea Plevnei 147-149, Sector 6, București, codul fiscal 4340730, astfel:*

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer:

.....
Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului:

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:.....
au convenit următoarele:

Art. 2. Obiectul

- (1) Obiectul acestui parteneriat este de a stabili drepturile și obligațiile părților, contribuția financiară proprie a fiecărei părți la bugetul proiectului, precum și responsabilitățile ce le revin în implementarea activităților aferente proiectului: *titlul proiectului*, care este depus în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local, Investiția I.1 - Mobilitate urbană durabilă, subinvestiția I.1.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - ITS/alte infrastructuri TIC precum și pe perioada de durabilitate și de valabilitate a contractului de finanțare.
- (2) Prezentul acord se constituie anexă la cererea de finanțare.

Art. 3. Roluri și responsabilități în implementarea proiectului

- (1) Rolurile și responsabilitățile sunt descrise în tabelul de mai jos și corespund prevederilor din Cererea de finanțare:

Organizația	Roluri și responsabilități
Lider de parteneriat (Partener 1)	<ol style="list-style-type: none">1. Elaborare caiet de sarcini pentru contractarea serviciilor de elaborare Studiu de Fezabilitate2. Elaborare Studiu de Fezabilitate pentru teritoriul Municipiului București, pentru totalitatea intersecțiilor semaforizate neincluse în BTMS și intersecții nesemaforizate necesare a fi incluse în BTMS, precum și Caietul de sarcini pentru PTE și execuție pentru coridoarele selectate pentru implementare prin PNRR (6 coridoare), definitive în cadrul SF, ce includ atât intersecții semaforizate cât și nesemaforizate (inclusiv lucrări de construcții pentru montare și punere în funcțiune echipamente, lucrări de racordare a automatelor de dirijare a circulației la o rețea de comunicații, integrare în BTMS și instruire pentru operare și întreținere sistem), inclusiv avize - 3.445.890 lei3. Organizare licitație și încheiere contract pentru proiectare și execuție intersecții neincluse în BTMS și pentru cele nesemaforizate, precum și execuție lucrări

modernizare/reabilitare pentru intersecții semaforizate incluse în BTMS, inclusiv asistență tehnică pentru execuție, teste și recepție, pe coridoarele selectate pentru implementare prin PNRR, pentru toate intersecțiile identificate în cadrul Studiului de Fezabilitate. Coridoarele selectate sunt:

- i. Drumul Radial DR11 (Șoseaua București-Târgoviște - Bulevardul Bucureștii Noi - Calea Griviței - Strada Berzei - Strada Vasile Pârvan - Splaiul Independenței)
- ii. Drumul Radial DR3 (Șoseaua Colentina - Calea Moșilor - Strada Mântuleasa - Bulevardul Corneliu Coposu)
- iii. Drumul Radial DR5 (Bulevardul Theodor Pallady - Bulevardul Camil Ressu - Calea Dudești - Strada Nerva Traian - Bulevardul Unirii)
- iv. Drumul Radial DR14 (Șoseaua Berceni - Intrarea Nețea)
- v. Drumul Radial DR8 (Șoseaua Alexandriei - Calea Rahovei - Bulevardul George Coșbuc - Bulevardul Regina Maria)
- vi. Drumul Radial DR10 (Bulevardul Iuliu Maniu - Șoseaua Cotroceni - Splaiul Independenței)

Harta coridoarelor selectate este anexată.

Cheltuielile de proiectare și execuție intersecții neincluse în BTMS și pentru cele nesemaforizate, precum și execuție lucrări modernizare/reabilitare pentru intersecții semaforizate incluse în BTMS vor fi suportate de către fiecare partener ce a asumat respectivul coridor conform prezentului acord.

4. Caietul de sarcini pentru PTE și execuție pentru modernizări aferente Centrului de trafic existent, software și hardware, pentru conectarea intersecțiilor aferente coridoarelor propuse prin PNRR, Organizare licitație și încheiere contract pentru proiectare și execuție, inclusiv asistență tehnică pentru execuție, teste și recepție - 1.554.000 lei

Partener 2

1. Împuternicește Liderul de parteneriat pentru derularea procedurilor de achiziție aferente proiectului și derulare proiect pe coridoarele selectate pentru implementare prin PNRR, indiferent dacă arterele rutiere aferente coridorului sunt în prezent în administrarea Partenerului sau nu.
2. Deleagă o persoană responsabilă de gestionarea colaborării cu Liderul de parteneriat în vederea implementării proiectului pe raza de competență administrativă (include dar fără a se limita la gestionarea fluxurilor de documente de intrare/ ieșire aferente proiectului, monitorizarea implementării contractelor de servicii și lucrări pe raza de competență, emitere avize, recepție, etc.).
3. Participă prin reprezentantul său la activitățile derulate de Liderul de parteneriat, respectiv contribuie la realizarea activității 1 și recepția livrabilor activităților 2 și 3.

4. Asigură finanțarea pentru proiectare și execuție intersecții neincluse în BTMS și pentru cele nesemaforizate, precum și execuție lucrări modernizare/reabilitare pentru intersecții semaforizate incluse în BTMS, pentru toate intersecțiile identificate în cadrul SF ce fac parte din Drumul Radial DR11 (Șoseaua București-Târgoviște - Bulevardul Bucureștii Noi - Calea Griviței - Strada Berzei - Strada Vasile Pârvan - Splaiul Independenței) în valoare estimată de 8.614.725 lei, din care cheltuială eligibilă 4.922.700 lei
5. Pune la dispoziția Liderului de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.
6. Asigură implementarea condițiilor necesare pentru prioritizarea și promovarea transportului public pe raza de competență administrativă, prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, acolo unde este necesar și condițiile tehnice permit.

Partener 3

1. Împuternicește Liderul de parteneriat pentru derularea procedurilor de achiziție aferente proiectului și derulare proiect pe coridoarele selectate pentru implementare prin PNRR, indiferent dacă arterele rutiere aferente coridorului sunt în prezent în administrarea Partenerului sau nu.
2. Participă prin reprezentantul său la activitățile derulate de Liderul de parteneriat, respectiv contribuie la realizarea activității 1 și recepția livrabilelor activităților 2 și 3.
3. Asigură finanțarea pentru proiectare și execuție intersecții neincluse în BTMS și pentru cele nesemaforizate, precum și execuție lucrări modernizare/reabilitare pentru intersecții semaforizate incluse în BTMS, pentru toate intersecțiile identificate în cadrul SF ce fac parte din Drumul Radial DR3 (Șoseaua Colentina - Calea Moșilor - Strada Mântuleasa - Bulevardul Corneliu Coposu) în valoare estimată de 6.596.418 lei, din care cheltuială eligibilă 4.922.700 lei.
4. Deleagă o persoană responsabilă de gestionarea colaborării cu Liderul de parteneriat în vederea implementării proiectului pe raza de competență administrativă (include dar fără a se limita la gestionarea fluxurilor de documente de intrare/ ieșire aferente proiectului, monitorizarea implementării contractelor de servicii și lucrări pe raza de competență, emitere avize, recepție, etc.)
5. Pune la dispoziția Liderul de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.

-
6. Asigură implementarea condițiilor necesare pentru prioritizarea și promovarea transportului public pe raza de competență administrativă, prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, acolo unde este necesar și condițiile tehnice permit.

Partener 4

1. Împuternicește Liderul de parteneriat pentru derularea procedurilor de achiziție aferente proiectului și derulare proiect pe coridoarele selectate pentru implementare prin PNRR, indiferent dacă arterele rutiere aferente coridorului sunt în prezent în administrarea Partenerului sau nu.
 2. Participă prin reprezentantul său la activitățile derulate de Liderul de parteneriat, respectiv contribuie la realizarea activității 1 și recepția livrabilelor activităților 2 și 3.
 3. Asigură finanțarea pentru proiectare și execuție intersecții neincluse în BTMS și pentru cele nesemaforizate, precum și execuție lucrări modernizare/reabilitare pentru intersecții semaforizate incluse în BTMS, pentru toate intersecțiile identificate în cadrul SF ce fac parte din Drumul Radial DR14 (Șoseaua Berceni - Intrarea Nețea) în valoare estimată de 4.922.700 lei, din care cheltuielă eligibilă 4.922.700 lei.
 4. Deleagă o persoană responsabilă de gestionarea colaborării cu Liderul de parteneriat în vederea implementării proiectului pe raza de competență administrativă (include dar fără a se limita la gestionarea fluxurilor de documente de intrare/ ieșire aferente proiectului, monitorizarea implementării contractelor de servicii și lucrări pe raza de competență, emitere avize, recepție, etc.)
 5. Pune la dispoziția Liderul de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.
 6. Asigură implementarea condițiilor necesare pentru prioritizarea și promovarea transportului public pe raza de competență administrativă, prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, acolo unde este necesar și condițiile tehnice permit.
-

Partener 5	<ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="606 454 1414 616">1. Împuternicește Liderul de parteneriat pentru derularea procedurilor de achiziție aferente proiectului și derulare proiect pe coridoarele selectate pentru implementare prin PNRR, indiferent dacă arterele rutiere aferente coridorului sunt în prezent în administrarea Partenerului sau nu.<li data-bbox="606 638 1414 728">2. Participă prin reprezentantul său la activitățile derulate de Liderul de parteneriat, respectiv contribuie la realizarea activității 1 și recepția livrabililor activităților 2 și 3.<li data-bbox="606 750 1414 1019">3. Asigură finanțarea pentru proiectare și execuție intersecții neincluse în BTMS și pentru cele nesemaforizate, precum și execuție lucrări modernizare/reabilitare pentru intersecții semaforizate incluse în BTMS, pentru toate intersecțiile identificate în cadrul SF ce fac parte din Drumul Radial DR8 (Șoseaua Alexandriei - Calea Rahovei - Bulevardul George Coșbuc - Bulevardul Regina Maria) în valoare estimată de 11.420.664 lei, din care cheltuială eligibilă 4.922.700 lei.<li data-bbox="606 1041 1414 1265">4. Deleagă o persoană responsabilă de gestionarea colaborării cu Liderul de parteneriat în vederea implementării proiectului pe raza de competență administrativă (include dar fără a se limita la gestionarea fluxurilor de documente de intrare/ ieșire aferente proiectului, monitorizarea implementării contractelor de servicii și lucrări pe raza de competență, emitere avize, recepție, etc.)<li data-bbox="606 1288 1414 1355">5. Pune la dispoziția Liderul de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.<li data-bbox="606 1377 1414 1579">6. Asigură implementarea condițiilor necesare pentru prioritizarea și promovarea transportului public pe raza de competență administrativă, prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, acolo unde este necesar și condițiile tehnice permit.
Partener 6	<ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="606 1585 1414 1747">1. Împuternicește Liderul de parteneriat pentru derularea procedurilor de achiziție aferente proiectului și derulare proiect pe coridoarele selectate pentru implementare prin PNRR, indiferent dacă arterele rutiere aferente coridorului sunt în prezent în administrarea Partenerului sau nu.<li data-bbox="606 1769 1414 1921">2. Deleagă o persoană responsabilă de gestionarea colaborării cu Liderul de parteneriat în vederea implementării proiectului pe raza de competență administrativă (include dar fără a se limita la gestionarea fluxurilor de documente de intrare/ ieșire aferente proiectului, monitorizarea implementării contractelor

de servicii și lucrări pe raza de competență, emitere avize, recepție, etc.)

3. Participă prin reprezentantul său la activitățile derulate de Liderul de parteneriat, respectiv contribuie la realizarea activității 1 și recepția livrabilelor activităților 2 și 3.
4. Asigură finanțarea pentru proiectare și execuție intersecții neincluse în BTMS și pentru cele nesemaforizate, precum și execuție lucrări modernizare/reabilitare pentru intersecții semaforizate incluse în BTMS, pentru toate intersecțiile identificate în cadrul SF ce fac parte din Drumul Radial DR10 (Bulevardul Iuliu Maniu - Șoseaua Cotroceni - Splaiul Independenței) în valoare estimată de 6.054.921 lei, din care cheltuielă eligibilă 4.922.700 lei.
5. Pune la dispoziția Liderul de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.
6. Asigură implementarea condițiilor necesare pentru prioritizarea și promovarea transportului public pe raza de competență administrativă, prin planificarea benzilor și traseelor dedicate autobuzelor, pe arterele cele mai frecventate și congestionate, acolo unde este necesar și condițiile tehnice permit.

(2) Contribuția la finanțarea cheltuielilor totale ale proiectului

Partenerii vor asigura contribuția la finanțarea cheltuielilor neeligibile ale proiectului așa cum este precizat în Cererea de finanțare și în prezentul acord.

Organizația	Contribuția (unde este cazul)
Lider de parteneriat (Partener 1)	77.190
Partener 2	3.692.025
Partener 3	1.673.718
Partener 4	0
Partener 5	6.497.964
Partener 6	1.132.221

(3) Plățile

Responsabilitățile privind derularea fluxurilor financiare se vor realiza în conformitate cu prevederile Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 124/2021 și ale Normelor metodologice de aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 124/2021 privind stabilirea cadrului instituțional și financiar pentru gestionarea fondurilor europene alocate României prin Mecanismul de redresare și reziliență, precum și pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 155/2020 privind unele măsuri pentru elaborarea Planului național de redresare și reziliență necesar României pentru accesarea de fonduri externe rambursabile și nerambursabile în cadrul Mecanismului de redresare și reziliență, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 209/2022.

Art. 4. Perioada de valabilitate a acordului de parteneriat

Perioada de valabilitate a acordului începe la data semnării prezentului Acord și încetează la data la care Contractul de Finanțare aferent proiectului își încetează valabilitatea. Prolungirea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare conduce automat la extinderea Perioadei de valabilitate a prezentului acord.

Art. 5. Drepturile și obligațiile liderului de parteneriat (Partenerului 1)

A. Drepturile liderului de parteneriat

- (1) Liderul de proiect parteneriat are dreptul să solicite celorlalți parteneri furnizarea oricăror informații și documente legate de proiect, în scopul elaborării rapoartelor de progres, a cererilor de transfer, sau a verificării respectării normelor în vigoare privind atribuirea contractelor de achiziție.

B. Obligațiile liderului de parteneriat

- (1) Liderul de parteneriat (Partener 1) va semna Cererea de finanțare și Contractul de finanțare.
- (2) Liderul de parteneriat (Partener 1) va consulta partenerii cu regularitate, îi va informa despre progresul în implementarea proiectului și le va furniza copii ale rapoartelor de progres și financiare.
- (3) Propunerile pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități, etc.), trebuie să fie convenite cu partenerii înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.
- (4) Liderul de parteneriat este responsabil cu transmiterea către MDLPA a cererilor de transfer, împreună cu documentele justificative, rapoartele de progres etc., conform prevederilor contractuale și procedurale.
- (5) Liderul de parteneriat are obligația păstrării tuturor documentelor proiectului în original, precum și copii ale documentelor partenerilor, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu legislația comunitară și națională. Toate documentele vor fi păstrate până la închiderea oficială a PNRR sau până la expirarea perioadei de durabilitate a proiectului, oricare intervine ultima.

- (6) În cazul în care autoritățile cu competențe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a indicatorilor proiectului, în funcție de gradul de realizare a indicatorilor de rezultat/țintelor/obiectivelor aferente activităților proprii, liderul de parteneriat și partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru reducerile aplicate din sumele solicitate la transfer.
- (7) În cazul unui prejudiciu, liderul de parteneriat răspunde solidar cu partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul.
- (8) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (9) Liderul de parteneriat este responsabil pentru neregulile identificate în cadrul proiectului aferente cheltuielilor proprii.
- (10) Liderul de parteneriat, precum și partenerii acestuia cuprind în bugetele acestora sumele aferente finanțării valorii corespunzătoare activității/activităților proprii din proiect, asumate potrivit prevederilor acordului de parteneriat, anexă la contractul/decizia/ordinul de finanțare, în conformitate cu prevederile OUG nr. 124/2021. Liderul parteneriatului este responsabil cu transmiterea cererilor de transfer pentru plățile care urmează a fi efectuate cât și pentru cererile de transfer distincte care conțin cheltuieli deja efectuate, către coordonatorul de investiții, conform prevederilor contractului de finanțare.
- (11) Liderul de parteneriat are obligația deschiderii conturilor corespunzătoare în vederea primirii de la coordonatorul de reformă/ de investiții a sumelor solicitate prin cererile de transfer pentru plățile care urmează a fi efectuate.

Art. 6. Drepturile și obligațiile partenerilor

A. Drepturile Partenerilor 2, 3, 4, 5 și 6

- (1) Cheltuielile angajate de Partenerii 2, 3, 4, 5, 6, sunt eligibile în același fel ca și cheltuielile angajate de către liderul de parteneriat corespunzător activității/activităților proprii din proiect. Partenerii au dreptul, prin transfer de către MDLPA, la fondurile obținute din procesul de rambursare/ transfer pentru cheltuielile angajate de către aceștia, care au fost certificate ca eligibile.
- (2) În cazul proiectelor implementate în parteneriat, liderul de parteneriat pentru activitățile proprii și partenerii au obligația deschiderii conturilor corespunzătoare în vederea primirii de la coordonatorul de reforme și/sau investiții a sumelor solicitate prin cererile de transfer.
- (3) Partenerii au dreptul să fie consultați cu regularitate de către liderul de parteneriat, să fie informați despre progresul în implementarea proiectului și să li se furnizeze, de către liderul de parteneriat copii ale rapoartelor de progres și financiare.
- (4) Partenerii au dreptul să fie consultați, de către liderul de parteneriat, în privința propunerilor pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activități etc.), înaintea solicitării aprobării de către MDLPA.

B. Obligațiile Partenerilor 2, 3, 4, 5 și 6

- (5) Partenerii au obligația de a respecta prevederile legislației naționale și comunitare în vigoare în domeniul achizițiilor publice, ajutorului de stat, egalității de șanse, dezvoltării durabile, comunicării și publicității în implementarea activităților proprii.
- (6) Partenerii sunt obligați să pună la dispoziția liderului de parteneriat documentațiile de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziție publică, spre verificare.
- (7) Partenerii sunt obligați să transmită copii conforme cu originalul după documentațiile complete de atribuire elaborate în cadrul procedurii de atribuire a contractelor de achiziție publică, în scopul elaborării cererilor de transfer
- (8) Partenerii sunt obligați să transmită copii conforme cu originalul după documentele justificative, în scopul elaborării cererilor de rambursare/ transfer
- (9) Partenerii sunt obligați să pună la dispoziția MDLPA sau oricărui alt organism național sau european, abilitat de lege, documentele și/sau informațiile necesare pentru verificarea modului de utilizare a finanțării nerambursabile, la cerere și în termen de maximum 5 (cinci) zile lucrătoare, și să asigure condițiile pentru efectuarea verificărilor la fața locului.
- (10) În vederea efectuării verificărilor prevăzute la alin. anterior, Partenerii au obligația să acorde dreptul de acces la locurile și spațiile unde se implementează Proiectul, inclusiv acces la sistemele informatice care au legătură directă cu proiectul, și să pună la dispoziție documentele solicitate privind gestiunea tehnică și financiară a Proiectului, atât pe suport hârtie, cât și în format electronic. Documentele trebuie să fie ușor accesibile și arhivate astfel încât, să permită verificarea lor.
- (11) Partenerii sunt obligați să furnizeze liderului de parteneriat orice informații sau documente privind implementarea proiectului, în scopul elaborării rapoartelor pe parcursul implementării proiectului.
- (12) În cazul în care autoritățile cu competențe în gestionarea fondurilor europene constată neîndeplinirea sau îndeplinirea parțială a indicatorilor proiectului, în funcție de gradul de realizare a indicatorilor de rezultat/obiectivelor/țintelor aferente activităților proprii, partenerii răspund proporțional sau în solidar pentru neîndeplinirea lor.
- (13) Partenerii au obligația de a restitui MDLPA orice sumă ce constituie plată nedatorată/sume necuvenite plătite în cadrul proiectului, în termen de 5 zile lucrătoare de la data primirii notificării.
- (14) Partenerii sunt obligați să țină o evidență contabilă distinctă a Proiectului, utilizând conturi analitice dedicate pentru reflectarea tuturor operațiunilor referitoare la implementarea Proiectului, în conformitate cu dispozițiile legale.
- (15) Partenerii sunt obligați să pună la dispoziția auditorului financiar independent și autorizat în condițiile legii toate documentele și/sau informațiile solicitate și să asigure toate condițiile pentru verificarea cheltuielilor de către acesta.
- (16) Să păstreze toate documentele originale, inclusiv documentele contabile, privind activitățile și cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu regulamentele comunitare și naționale. Toate documentele vor fi păstrate cel puțin 5 (cinci) ani după expirarea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare.
- (17) În cazul unui prejudiciu, partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul răspunde solidar cu liderul de proiect.
- (18) Partenerii sunt responsabili pentru cheltuielile afectate de nereguli aferente activităților proprii din cadrul proiectului.

- (19) Partenerii au obligația restituirii sumelor reprezentând cheltuieli afectate de nereguli și asigurarea din resurse proprii a contravalorii acestora.
- (20) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (21) În cazul în care unul dintre parteneri se retrage din parteneriat, liderul de parteneriat și ceilalți parteneri răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.
- (22) Partenerul este ținut de respectarea de către liderul de parteneriat a termenului de restituire menționat în decizia de reziliere a sumelor solicitate de MDLPA.
- (23) Cel puțin unul dintre partenerii trebuie să dețină (în proprietate publică sau privată sau administrare proprietate publică) o clădire publică care este ocupată (în care își desfășoară activitatea) de cel puțin unul dintre parteneri și/sau de alte entități publice din categoria autorităților publice locale, dacă este cazul.
- (24) Partenerii împreună cu liderul de parteneriat cuprind în bugetele acestora sumele aferente finanțării valorii corespunzătoare activității/activităților proprii din proiect, asumate potrivit prevederilor acordului de parteneriat, anexă la contractul/ decizia/ordinul de finanțare, în conformitate cu prevederile OUG nr. 124/2021.
- (25) Partenerul are obligația ca activitățile/lucrările realizate în cadrul proiectului să contribuie la unul dintre cele șase obiective de mediu, considerate conforme cu principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ” (DNSH – „Do No Significant Harm”), prevăzute în Comunicarea Comisiei - Orientări tehnice privind aplicarea principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative” în temeiul Regulamentului privind Mecanismul de redresare și reziliență (2021/C58/01).

Art. 8. Achiziții publice

- (1) Achizițiile în cadrul proiectului vor fi făcute de membrii parteneriatului, cu respectarea legislației specifice și generală în vigoare în domeniul achizițiilor publice, a condițiilor din contractul de finanțare, a instrucțiunilor/ordinelor emise de MDLPA și/sau alte organisme abilitate, precum și a protecției mediului, egalității de șanse și nediscriminării.

Art. 9. Proprietatea

- (1) Părțile au obligația să mențină proprietatea imobilului construit/modernizat/reabilitat/extins, a bunurilor achiziționate/modernizate, inclusiv a mijloacelor de transport în comun și natura activității pentru care s-a acordat finanțare, pe o perioadă de cel puțin 5 ani de la data efectuării plății finale/ de dare în exploatare și să asigure exploatarea și întreținerea în această perioadă.
- (2) Înainte de sfârșitul proiectului, părțile/partenerii vor conveni asupra modului de acordare a dreptului de utilizare a echipamentelor, bunurilor, a mijloacelor de transport în comun etc. ce au făcut obiectul proiectului. Copii ale titlurilor de transfer vor fi atașate raportului final. Părțile au obligația de a asigura funcționarea tuturor bunurilor, echipamentelor a mijloacelor de transport în comun, ce au făcut obiectul finanțării nerambursabile, la locul de desfășurare a proiectului și exclusiv în scopul pentru care au fost achiziționate. Părțile au obligația să folosească conform scopului destinat și să nu vândă sau să înstrăineze, sub orice formă

obiectele / bunurile, fie ele mobile sau imobile finanțate prin PNRR, pe o perioadă de 5 ani de la de la efectuarea plății finale.

Art. 10. Confidențialitate

Părțile semnatare ale prezentului acord convin să păstreze în strictă confidențialitate informațiile primite în cadrul și pe parcursul implementării proiectului și sunt de acord să prevină orice utilizare sau divulgare neautorizată a unor astfel de informații. Părțile înțeleg să utilizeze informațiile confidențiale doar în scopul de a-și îndeplini obligațiile din prezentul Acord de Parteneriat.

Art. 11 Legea aplicabilă

- (1) Prezentului Acord i se va aplica și va fi interpretat în conformitate cu legea română.
- (2) Pe durata prezentului Acord, părțile vor avea dreptul să convină în scris asupra modificării anumitor clauze, prin act adițional. Orice modificare a prezentului acord va fi valabilă numai atunci când este convenită de toate părțile.
- (3)

Art. 12 Dispoziții finale

Toate posibilele dispute rezultate din prezentul acord sau în legătură cu el, pe care părțile nu le pot soluționa pe cale amiabilă, vor fi soluționate de instanțele competente.

Întocmit în 7 exemplare, în limba română, câte unul pentru fiecare parte și un original pentru cererea de finanțare.

Semnături

Partener	Reprezentant legal	Semnătură	Data și locul semnării
Lider de parteneriat (Partener 1)	Dan Nicușor-Daniel Primar general		
Partener 2	Armand Clotilde - Marie - Brigitte Primar		

Partener 3	Mihaiu Radu Nicolae Primar
Partener 4	Băluță Daniel Primar
Partener 5	Mircea Horațiu Nicolaidis Primar
Partener 6	Ciucu Ciprian Primar

**DIRECTOR GENERAL,
Hrant OUNDJIAN**



**ȘEF SERVICIU,
Daniela TEODORESCU**



Anexa nr.2

DESCRIERE SUMARĂ A INVESTIȚIEI

În perioada 2006 - 2007, Municipiul București a făcut o investiție consistentă pentru realizarea (Sistemul de Management al Traficului-Bucuresti) denumit în continuare BTMS, acesta reprezentând o soluție integrată pentru managementul mobilității urbane. După finalizarea investiției, BTMS a fost operat, menținut și extins.

Au fost conectate noi dispozitive în teren, ceea ce a condus la extinderea gradului de acoperire al BMTS cu intersecții, artere și coridoare noi. În prezent, în funcție de gradul de operaționalizare al echipamentelor și al rețelei de comunicație, în BTMS sunt integrate un număr de aproximativ 260 intersecții.

Proiectul „Modernizarea și extinderea sistemului de semaforizare inteligentă (Managementul Traficului București-Ilfov) și prioritizarea vehiculelor de transport public, în vederea creșterii siguranței rutiere, fluidizării traficului și reducerii poluării” are ca obiectiv general realizarea unui Sistem Integrat de Management al traficului la nivel Metropolitan pentru Fluidizarea Traficului, Reducerea Poluării, Creșterea Siguranței Rutiere și Promovarea transportului Public, prin modernizarea și extinderea sistemului existent de management al traficului, pentru toate intersecțiile semaforizate din București-Ilfov și realizarea unui Centru Integrat modern de management al traficului.

Ca primă etapă în implementare, prin proiectul înaintat spre finanțare se propune modernizarea și integrarea în sistemul existent de managementul traficului a intersecțiilor aferente unui număr de 5 axe principale de circulație (coridoare) de pe teritoriul Municipiului București, proiectul presupunând intervenții asupra unui număr de aproximativ 85 de intersecții dintre care 48 integrate în BTMS, 28 intersecții care funcționează în regim local și 9 intersecții nesemaforizate. Numărul efectiv al acestor intersecții va fi determinat ca urmare a studiului de fezabilitate, parte din proiect.

Aceste coridoare sunt:

- i. Drumul Radial DR11 (Șoseaua București-Târgoviște - Bulevardul Bucureștii Noi - Calea Griviței - Strada Berzei - Strada Vasile Pârvan - Splaiul Independenței)
- ii. Drumul Radial DR3 (Șoseaua Colentina - Calea Moșilor - Strada Mântuleasa - Bulevardul Corneliu Coposu)
- iii. Drumul Radial DR14 (Șoseaua Berceni - Intrarea Nețea)
- iv. Drumul Radial DR8 (Șoseaua Alexandriei - Calea Rahovei - Bulevardul George Coșbuc - Bulevardul Regina Maria)



v. Drumul Radial DR10 (Bulevardul Iuliu Maniu - Șoseaua Cotroceni - Splaiul Independenței)

De asemenea, proiectul mai presupune conectarea la rețeaua de fibra optică și modernizări aferente Centrului de trafic existent, software și hardware, pentru conectarea intersecțiilor aferente coridoarelor propuse prin acordul de parteneriat.

Proiectul propus spre finanțare, îmbunătățește semnificativ condițiile de siguranță a circulației pe coridoarele selectate, prin:

- Reducerea timpului de deplasare în oraș prin fluidizarea traficului;
- Creșterea siguranței rutiere prin reducerea numărului de accidente;
- Reducerea ratei infraționalității rutiere din zona de acțiune;
- Realizarea unui confort pentru participanții la trafic - autovehicule și pietoni;
- Îmbunătățirea calității și eficienței serviciului de transport public prin prioritizarea vehiculelor în intersecții, ceea ce va duce la creșterea numărului de pasageri;
- Creșterea calității aerului din municipiu prin reducerea emisiilor de noxe (consumul de combustibil).

DIRECTOR GENERAL,
Hrant OUNDJIAN

ȘEF SERVICIU,
Daniela TEODORESCU

