ROMÂNIA
JUDEȚUL ILFOV
CONSILIUL JUDEȚEAN

# HOTĂRÂRE

**privind aprobarea participării Unității Administrativ-Teritoriale - Județul Ilfov, în calitate de partener, prin asocierea cu Unitatea Administrativ-Teritorială - Orașul Voluntari- (Lider), precum și cu unele Unități Administrativ-Teritoriale din județul Ilfov în cadrul 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- extindere Ilfov"**

**Consiliul Județean Ilfov** întrunit în ședința extraordinară convocată de îndată în data de 13.10. 2022

Având în vedere:

Adresa 19882/12.10.2022 Primăriei Voluntari, înregistrată la Consiliul Județean Ilfov cu numărul 18590/12.10.2022;

Prevederile Ordinului ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației nr. 999/10.05.2022 pentru aprobarea Ghidului specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10 - Fondul local;

Ordinul MDLPA nr.2.615 din 5 octombrie 2022, pentru modificarea și completarea Ghidului specific - Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul

apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10 - Fondul local, aprobat prin Ordinul ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației nr. 999/2022;

În temeiul art.129 alin. (1), alin. (2) lit. b) și lit. e), alin. (4) lit. d), alin. (9) lit. a), alin. (14), art. 139 alin. (3), din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

Prevederile art.122 din Constituția României, republicată;

Prevederile art.3 și art. 4 alin (1)-(4) din Carta europeană a autonomiei locale, adoptată la Strasbourg la 15 octombrie 1985, ratificată prin Legea nr.199/1997;

Prevederile art.7 alin. (2) din Legea nr.287/2009 privind Codul Civil, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Prevederile Legii nr.52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Prevederile art.2 alin.(2), art.58, art.64, art.80 și art.84 din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată cu modificările și completările ulterioare;

Prevederile Legii nr.273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

Referatul de aprobare al Președintelui Consiliului Județean Ilfov înregistrat cu nr. 18633/12.10.2022;

Raportul Direcției Generale Management Programe de Dezvoltare din cadrul aparatului de specialitate al Consiliului Județean Ilfov, înregistrat cu nr.18634/12.10.2022;

Avizul Comisiei de specialitate de buget, finanțe, bănci, prognoze și studii economice;

Avizul Comisiei de specialitate de administrație publică locală, juridică, apărarea ordinii publice, respectarea drepturilor și a libertăților cetățenești;

Avizul Comisiei de specialitate de organizare și dezvoltare urbanistică, lucrări publice, arhitectură, administrarea domeniului public și privat al județului și protecția mediului;

În conformitate cu prevederile Hotărârii Consiliului Județean nr. 17/2021 privind aprobarea Regulamentului de organizare și funcționare a Consiliului Județean Ilfov;

În temeiul prevederilor art. 173 alin. (1) lit.e) coroborat cu alin. (7) lit. c), art. 182 și art. 196 alin. (1) lit a) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

**HOTĂRĂȘTE :**

**Art. 1.** Se aprobă participarea Unității Administrativ-Teritoriale - Județul Ilfov, în calitate de partener, prin asocierea cu Unitatea Administrativ-Teritorială - Orașul Voluntari (Lider), precum și cu Unitățile Administrativ-Teritoriale din județul Ilfov prevăzute în Anexa nr. 1, ce face parte integrantă din prezenta hotărâre, în cadrul 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- extindere Ilfov", apelul de proiecte PNRR/2022/C10, a doua rundă de atragere fonduri.

**Art. 2.** Se aprobă Nota de fundamentare a investiției "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- extindere Ilfov", prevăzută în anexa nr. 2, ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art. 3.** Se aprobă Acordul de parteneriat al proiectului, prevăzut în anexa nr. 3, ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art. 4.** Se aprobă Descrierea sumară a investiției, prevăzută în anexa nr. 4, ce face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art. 5.** Se împuternicește Președintele Consiliului Județean Ilfov să semneze pentru și în numele Unității Administrativ-Teritoriale - Județul Ilfov, Acordul de parteneriat precum și toate documentele necesare aferente realizării proiectului.

**Art. 6.** Se împuternicește Unitatea Administrativ-Teritorială - Orașul Voluntari, prin reprezentantul legal, să semneze și să depună Cererea de finanțare și Contractul de finanțare în numele și pe seama Unității Administrativ-Teritoriale - Județul Ilfov.

**Art. 7.** Direcțiile de specialitate din cadrul Consiliului Județean Ilfov vor duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

**Art. 8.** Secretarul General al Județului Ilfov va comunica, în termenul prevăzut de lege, prezentul act administrativ Instituției Prefectului - Județul

Ilfov, Liderului și Unităților Administrativ Teritoriale partenere, compartimentelor de specialitate din cadrul Consiliului Județean Ilfov și va asigura publicarea în Monitorul Oficial al Județului Ilfov.

**PREȘEDINTE,**
**Hubert Petru Ștefan THUMA**

**CONTRASEMNEA**
**Secretar General al Județului Ilfov**
**Monica TRANDAFIR**

**Nr.** 214

**Data: 13.10.2022**

| PROCEDURI OBLIGATORII ADOPTĂRII HOTĂRÂRII CONSILIULUI JUDEȚEAN ILFOV NR. 214 /13.10.2022 | | | |
|---|---|---|---|
| Nr.Crt. | Operațiuni efectuate | Data ZZ/LL/AN | Semnătura persoanei responsabile să efectueze procedura |
| 0 | 1 | 2 | |
| 1 | Adoptarea hotărârii s-a făcut cu majoritate O simplă ☑ absolută O calificată | 13/10/2022 | |
| 2 | Comunicarea către prefectul județului Ilfov | 13.10/2022 | |
| 3 | Aducerea la cunoștință publică | 13.10.2022 | |
| 4 | Comunicarea, numai în cazul celei cu caracter individual ( persoane interesate) | 13.10.2022 | |
| 5 | Hotărârea produce efecte juridice | 13.10.2022 | |

Anexa nr. 1 la HCJ nr. 214 13.10.2022

Lista Unităților Administrativ-Teritoriale din județul Ilfov care și-au exprimat acordul de participare, în calitate de partener, în cadrul 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- extindere Ilfov".

1. Oraș PANTELIMON
2. Oraș POPEȘTI LEORDENI
3. Comuna AFUMAȚI
4. Comuna CHITILA

Anexă la Ghidul specific
Model F

Anexa nr.2 la HCJ nr. 244./13.10.2022

## NOTĂ DE FUNDAMENTARE

| | Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 – Fondul Local | **Titlu apel proiect**<br>**PNRR/2022/C10/Runda 2**<br>**„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"- extindere în județul Ilfov"** |
|---|---|---|
| 1. | Descrierea pe scurt a situației actuale (date statistice, elemente specifice, etc.) | Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov (denumită în continuare TPBI) a fost înființată în octombrie 2017 și este persoană juridică de drept privat cu statut de utilitate publică, recunoscut prin efectul legii destinate exercitării și realizării în comun a competențelor autorităților administrației publice locale referitoare la furnizarea serviciilor de transport public, în temeiul dispozițiilor Legii nr. 51/2006 republicată cu modificările și completările ulterioare, precum și ale Legii nr. 92/2007 serviciilor de transport public local, cu modificările și completările ulterioare, fiind constituită ca asociere a tuturor celor 42 de autorități locale ale regiunii București - Ilfov, cu următoarele responsabilități:<br>• Coordonează implementarea Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București-Ilfov 2016-2030 și actualizează planul ori de câte ori este necesar;<br>• Elaborează planul integrat de transport și circulație la nivelul regiunii pentru transportul public de călători și monitorizează implementarea lui;<br>• Asigură integrarea tarifară și introducerea sistemelor moderne de e-ticketing și management de trafic și transport;<br>• Elaborează norme, proceduri, standarde pentru toate tipurile de transport ținând cont de practicile europene și noile tehnologii;<br>• Încheie contractele cu operatorii de transport public de călători și monitorizează realizarea acestor contracte și a indicatorilor de performanță;<br>• Asigură monitorizarea transportului;<br>• Efectuează plățile compensatorii către operatori și urmărește eficientizarea cheltuielilor publice;<br>• Urmărește implementarea proiectelor de investiții;<br>• Coordonează înființarea unui centru de instruire, formare și dezvoltare profesională pentru lucrătorii din domeniu.<br><br>Autoritățile publice locale membre TPBI dintre care face parte și Municipiul București, prin act administrativ, și-au delegat atribuțiile privind organizarea serviciului de transport public local de călători către asociație, fapt ce permite o abordare integrată la nivelul regiunii.<br><br>Ca parte din strategia pe termen scurt de implementare a Planului de Mobilitate Urbană Durabilă București-Ilfov 2016-2030 și ca necesitate de conformare cu prevederile Regulamentului 1370/2007 și cu legislația națională, a derivat oportunitatea încheierii unui Contract de delegare a gestiunii serviciilor de transport public de călători prin atribuire directă. În acest sens, în anul 2018 (17 septembrie) a fost încheiat un contract de servicii publice în regim de urgență cu atribuire directă pe perioadă determinată (2 ani) către operatorul STB SA, după publicarea prealabilă în JOUE. Ulterior, au fost încheiate contracte de servicii cu alți operatori regionali care prestau predominant pe traseele din județul Ilfov. |

Ca parte a strategiei pe termen lung, începând cu iulie 2021 au fost semnate contracte de delegare a gestiunii serviciului de transport public local de călători pe o perioadă de 10 ani pentru realizarea serviciului de transport public de călători în regiunea București - Ilfov pentru un program de transport de aproximativ 95 mil. km pe an, după cum urmează:

Situația contractelor de delegare a gestiunii este prezentată mai jos:

| Operator | Data semnare | Valabilitate |
|---|---|---|
| STB SA | 29.07.2021 | 10 ani |
| STV SA | 29.07.2021 | 10 ani |
| ECOTRANS STCM | 29.07.2021 | 10 ani |
| REGIO SERV TRANSPORT | 13.05.2022 | 10 ani |

Conform contractelor încheiate, valorile planificate pentru anul 1 de prestație sunt următoarele:

| Operator | Mod transport | | Program de transport (km estimați) pentru 1 an de contract |
|---|---|---|---|
| STB SA | Tramvai | | 18.193.183,93 |
| | Troleibuz | | 9.486.714,44 |
| | Autobuz | Urban | 53.568.699,45 |
| | | Regional | 13.467.402,93 |
| STV SA | Autobuz | Regional | 9.249.795,91 |
| Ecotrans STCM SRL | Autobuz | Regional | 1.106.333,94 |
| Regio Serv Transport SRL | Autobuz | Regional | 342.158,3 |

Contractele de servicii publice au fost încheiate între operatori și Asociația de Dezvoltare Intercomunitară pentru Transport Public București - Ilfov (TPBI). Contractele acoperă serviciile prestate cu autobuze, tramvaie și troleibuze pe teritoriul administrativ al Municipiului București și serviciile prestate cu autobuze pe o parte din traseele Județului Ilfov, conform programului de transport.

Prezentăm mai jos evaluarea situației actuale din persepectiva 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.
Pentru analiza situației existente, o primă activitate, a fost cea de inventariere în stradă a tuturor intersecțiilor și trecerilor de pietoni semaforizate.
În urma centralizării datelor colectate în cadrul acțiunii de inventariere a intersecțiilor semaforizate din București, au rezultat următoarele:

Intersecții
- 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 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.

Echipamente
- 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);<br>• 11 intersecții funcționează cu extensie din automatul de dirijare al unei intersecții adiacente;<br>• 9294 semafoare LED, din care:<br>- 827 tip Vehicul Prim Terestru;<br>- 2317 tip Vehicul Terestru;<br>- 1010 tip Vehicul Suspendat;<br>- 3361 semafoare dedicate pietonilor;<br>- 475 semafoare dedicate utilizatorilor de biciclete;<br>- 34 semafoare tip Prim Vehicul folosite pentru semaforizarea autobuzelor care circulă deviat pe calea de rulare a tramvaiului;<br>- 136 semafoare cu 2 ochiuri pentru semaforizarea tramvaielor;<br>- 190 semafoare cu 4 ochiuri pentru semaforizarea tramvaielor;<br>- 144 lămpi filatoare V.I.D. (verde intermitent dreapta);<br>• 800 lămpi filatoare G.I. (galben intermitent);<br>• 1363 semafoare cu bec (filament incandescent), din care:<br>- 456 tip Vehicul Terestru;<br>- 99 tip Vehicul Suspendat;<br>- 675 semafoare dedicate pietonilor;<br>- 32 semafoare cu 2 ochiuri pentru semaforizarea tramvaielor;<br>- 34 lămpi filatoare V.I.D. (verde intermitent dreapta);<br>- 66 lămpi filatoare G.I. (galben intermitent).<br>• 794 de camere video de supraveghere, din care:<br>- 503 folosite de ASB;<br>- 291 folosite de terți.<br>• 403 butoane cerere traversare pentru pietoni;<br>• 1150 dispozitive acustice pentru nevăzători.<br><br>**Infrastructură**<br>• 3361 stâlpi normali;<br>• 877 stâlpi cu consolă;<br>• 556 stâlpi terți (STB, iluminat public, etc);<br>• 4245 camere de tragere.<br><br>În perioda 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.<br>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 retelei de comunicație, în BTMS sunt integrate un număr de aproximativ 260 intersecții.<br>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).<br>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:<br><br>**Serviciile de gestionare a traficului (TMS)**:<br>• Controlul traficului urban (UTC) - UTOPIA;<br>• Managementul transportului public (PTM) - FLASH;<br>• Supraveghere video (CCTV);<br>• Sistemele de supraveghere ale centrului de control (CCSM) aflate în funcțiune sunt:<br>- Supervizorul de strategie (SS) - MISTIC;<br>- Sistemul de management al defecțiunilor (FMS) - PERFORMER;<br>- Sistemul de management al rețelei (NMS) - HP Open View;<br>- Monitorizarea performanței (PM) - BIITS;<br>- 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 Municipiul 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 no | Producator | Tip automat | Numar | Capacitates de a fi integrate in BTMS | Comentariu |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | SICOR 95 | ATC | 7 | N | Companie preluata de SWARCO |
| 2 | ESR Franta | CC 8000 | 12 | N | Nu mai exista |
| 3 | ESR Franta | CC 10000 | 17 | N | Nu mai exista |
| 4 | ESR Franta / Eurosc 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 | Neidentificat | ALTELE | 13 | N | |
| 9 | SWARCO Olanda | PEEK | 4 | N | Compania PEEK preluata de SWARCO |
| 10 | SCAE Italia | SCAE OLD | 6 | N | - |
| 11 | SICOR 95 | SUCCESOR | 2 | N | Companie preluata de SWARCO |
| 12 | LaSemaforica | SEMAFORICA | 1 | N | - |
| 13 | SCAE Italia | SCAE | 27 | D | - |
| 14 | SWARCO Austria | SWARCO ITC2 | 250 | D | - |
| 15 | SWARCO Austria | SWARCO ITC3 | 90 | D | - |
| 16 | SWARCO Austria | SWARCO ITC2 MINI | 19 | D | - |
| 17 | SWARCO Austria | SWARCO ITC3 MINI | 9 | D | - |
| **TOTAL Automate de Dirijare a Circulatiei** | | | **466** | | |

Toate ADC-urile moderne sunt realizate pe principiul unui PLC (Programmable Logic Controller), fiind în esență niște calculatoare de proces.

În funcție de soluția constructivă aleasă, orice ADC dispune, de regulă, de cel puțin o sursă de alimentare, un microprocesor/microcontroller, modul de intrare/ieșire (pentru interfațarea cu alte echipamente, de exemplu camere video pentru detecția autovehiculelor), modul pentru bucle inductive (pentru detecția autovehiculelor folosind bucle inductive), 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 cerintelor 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:

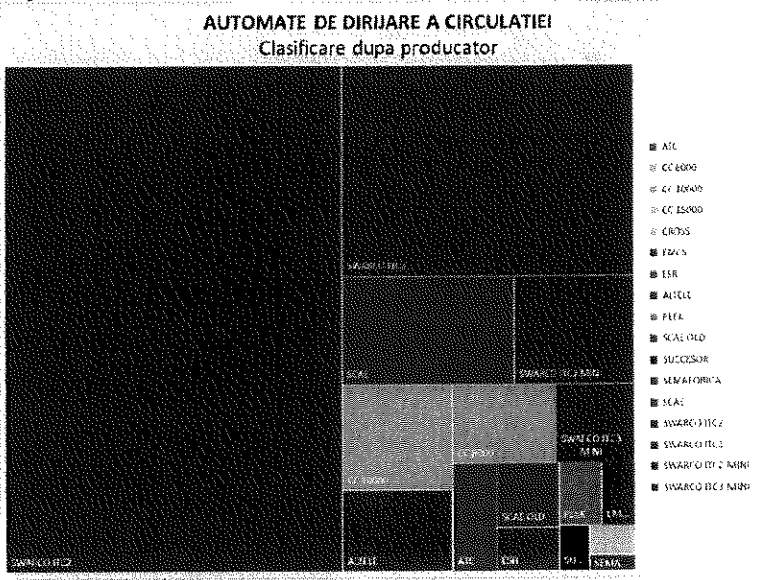



Figura 1. ADC, clasificare după producator

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

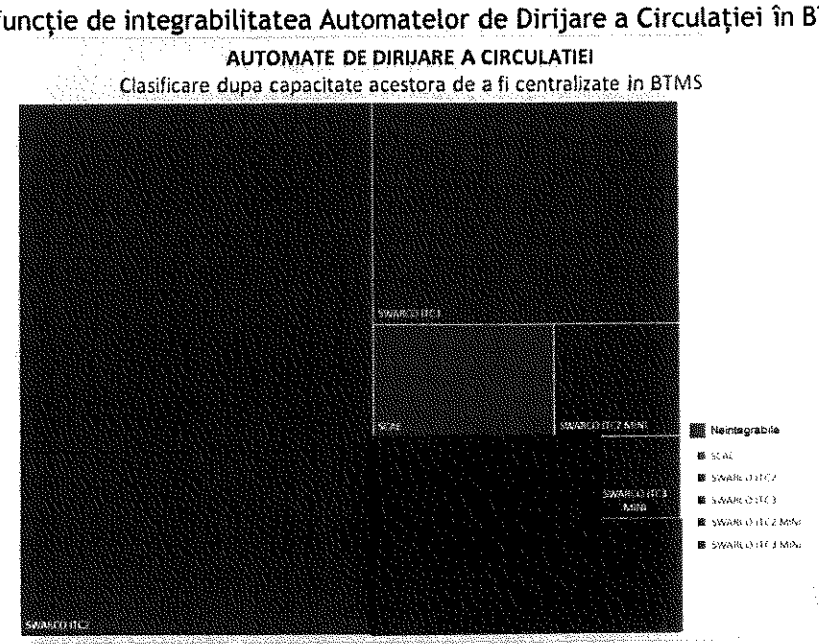
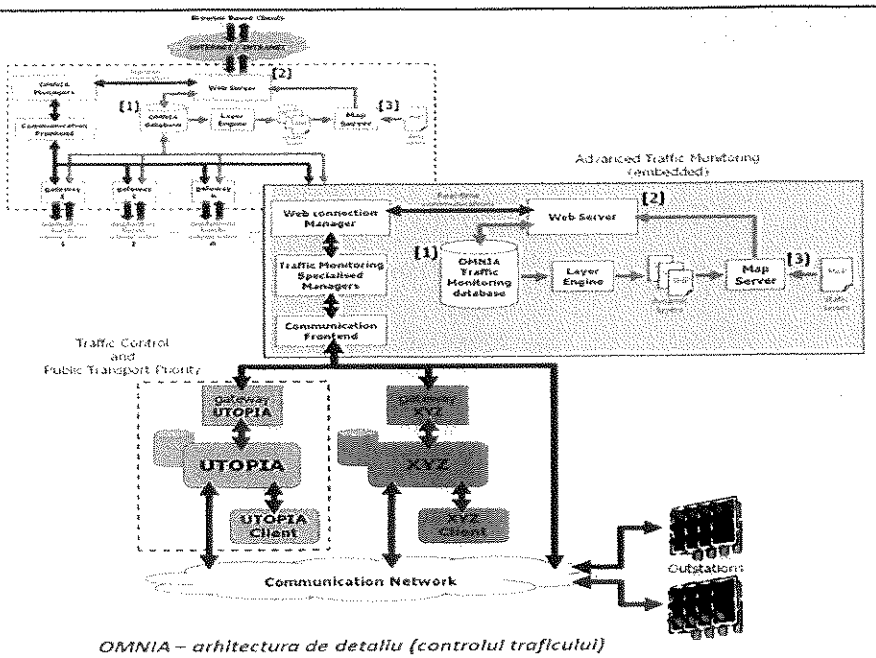



Figura 2. ADC, clasificare după capacitate centralizare în BTMS

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).




*OMNIA – arhitectura de detaliu (controlul traficului)*

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 directia 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.

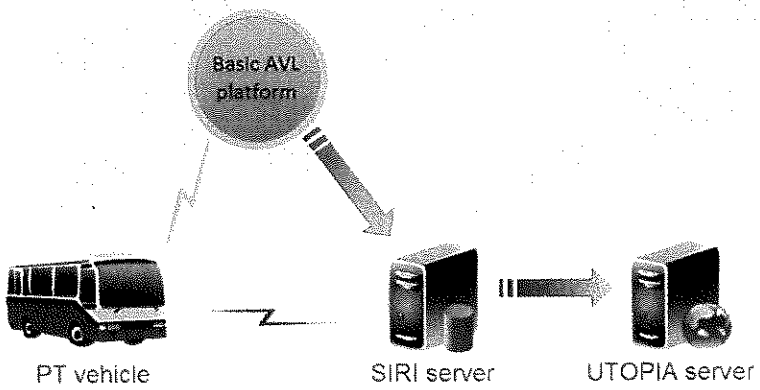
Utopia Bus Tracker este modulul software care efectuează calculele în timp real având ca scop predicția momentului de timp în care vehiculul de transport public va ajunge în intersecția controlată; calculele sunt iterative astfel încât la fiecare recepție a unui nou pachet de date de la Omnibus se realizează 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 vehicului 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;<br>• poziția vehiculului (în coordonate WGS84, latitudine și longitudine);<br>• viteza vehiculului;<br>• direcția de deplasare (vectorul de deplasare).<br>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).<br><br><br>Figura 4. Diagrama funcțională pentru prioritizare PT prin comunicație cu server SIRI<br><br>Intersecțiile care sunt amplasate pe teritoriul județului Ilfov nu sunt incluse în sistemul de semaforizare inteligentă.<br><br>Un număr estimat de 24 intersecții și treceri de pietoni sunt existente la nivelul Județului Ilfov. |
| 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.<br>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 sensurile către municipiu pentru acces la locuri de muncă și acces la servicii (unități de învățământ, servicii medicale, divertisment, etc.).<br>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.<br>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.<br>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.<br>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. |
| 3. | Corelarea cu proiecte deja implementate la nivel local | 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:<br>• Un centru nou de control al traficului<br>• 260 intersecții (cu extindere până la 1.000 intersecții)<br>• Sistem integral adaptiv de control al traficului pe bază SPOT/UTOPIA<br>• 140 dispozitive de control, tip ITC-2<br>• Sistem PTM FLASH cu integrarea a 300 vehicule<br>• Comunicare prin fibră optică<br>• Sistem de supraveghere video (CCTV) pentru 140 intersecții<br><br>La acest moment, conform unei analize a situației din teren, au rezultat următoarele date:<br>• 260 de intersecții semaforizate incluse în BTMS, din care 8 sunt intersecții dedicate traversării pietonale;<br>• 223 de intersecții semaforizate neincluse în BTMS, din care 14 sunt intersecții dedicate traversării pietonale;<br>• 18 de intersecții semaforizate nefuncționale;<br>• o intersecție în curs de execuție;<br>• 98 de intersecții sunt dotate cu butoane de cerere traversare pentru pietoni;<br>• 148 de intersecții sunt dotate cu dispozitive acustice pentru nevăzători.<br>Aceste elemente ale infrastructurii rutiere sunt echipate astfel:<br>• 91 controllere model ITC 3;<br>• 248 controllere model ITC 2;<br>• 19 controllere model Mini ITC2;<br>• controllere model Mini ITC3;<br>• 33 controllere SCAE 4012, 4040;<br>• controllere model ATC;<br>• 30 controllere tip CC (modele 8000, 10000 și 15000);<br>• diverse modele (PEEK, SEMAFORICA, SUCCESOR);<br>• 10 intersecții fucționează cu extensie din automatul de dirijare al unei intersecții adiacente;<br>• 9294 semafoare LED;<br>• 1363 semafoare cu bec (filament incandescent);<br>• 794 de camere video de supraveghere;<br>• 403 butoane cerere traversare pentru pietoni;<br>• 1150 dispozitive acustice pentru nevăzători;<br>• 4245 camere de tragere;<br>• 3361 stâlpi normali;<br>• 877 stâlpi cu consolă;<br>• 556 stâlpi terți (STB, iluminat public, etc).<br><br>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. |
| 4. | Corelarea cu proiecte în curs de | 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 |

| | | |
|---|---|---|
| | implementare de la nivel local | 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.<br>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.<br>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.<br>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 (introducere sensuri unice, creare bandă pentru viraj stânga, eliminare parcări sau acțiuni pentru sancționare parcări ilegale,etc.) ce au rolul de a analiza măsurile complementare necesar a fi introduse pe termen scurt, mediu și lung pentru optimizareea traficului. Aceste măsuri au în vedere și analiza din perspectiva introducerii BTMS.<br><br>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). |
| 5. | Corelarea cu celelalte proiecte pentru care se aplică la finanțare | 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. De asemenea, se propune un proiect pentru informare dinamică în stațiile de pe tot teritoriul municipiului București.<br>Proiectele anterior menționate vor avea în vedere prioritizarea transportului public față de traficul 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.<br>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. |
| 6. | Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții | Obiectivul de investiții vizează integrarea treptată a tututor 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 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.<br><br>Privind dintr-un cadru general, efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții va contribui la:<br>• 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.<br>• 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.);<br>• 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.).<br>• prioritizarea vehiculelor destinate transportului public, obiectiv care asigură îndeplinirea celorlalte obiective prezentate mai sus.<br><br>Acestă investiție, dintr-un cadru cadru mai restrâns, îmbunătățește semnificativ condițiile de siguranță a circulației, prin:<br>• Reducerea cu peste 10% a timpului de deplasare în oraș;<br>• Creșterea siguranței rutiere prin reducerea numărului de accidente;<br>• Reducerea ratei infracționalității rutiere din zona de acțiune, cu peste 10%;<br>• Creșterea confortului pentru toți participanții la trafic - autovehicule și pietoni;<br>• Îmbunătățirea calității și eficienței serviciului de transport public prin prioritizarea vehiculelor în intersecții, ceea ce va duce la creșterea numărului de pasageri;<br>• Creșterea calității aerului din municipiu prin reducerea emisiilor de noxe (consumul de combustibil).<br><br>Toate obiectivele enumerate mai sus contribuie la creșterea nivelului de trai și a confortului locuitorilor din regiunea București - Ilfov. |
| 7. | Modul de îndeplinire a condițiilor aferente investițiilor | Conform condițiilor de aplicare, respectiv criteriilor de eligibilitate ce trebuiesc îndeplinite pentru finanțarea investiției propuse din PNRR, conform ghidului specific aferent apelului de proiecte PNRR/2022/C10/Runda 2 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).<br><br>Politicile și măsurile definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă acoperă toate modurile și tipurile de transport din întreaga aglomerație urbană, publice și private, de pasageri și de marfă, motorizate și nemotorizate, în mișcare și staționare. Pentru a atinge Obiectivele Operaționale enumerate mai sus, PMUD utilizează 7 politici de transport. Aceste politici grupează proiecte similare din diferite tipuri de intervenții și le ordonează în funcție de priorități pentru eficiență maximă.<br><br>Astfel, politicile de transport sunt următoarele:<br><br>I. Reforma instituțională și întărirea capacității administrative<br>II. Transport public local și feroviar inclusiv intermodalitate și multimodalitate<br>III. Deplasări nemotorizate<br>IV. Siguranța rutieră<br>V. Transport rutier și politică de parcare<br>VI. Îmbunătățirea integrării dintre planificarea urbana și planificarea infrastructurii de transport, spații pietonale<br>VII. Managementul mobilității și ITS<br><br>În ceea ce privește modul de îndeplinire a condițiilor de eligibilitate a activităților și cheltuielilor aferente investiției, acestea se încadrează în intervețiile eligibile de tip sisteme ITS.<br><br>Totodată, din punct de vedere al condițiilor ce trebuie îndeplinite, redăm mai jos condițiile pe care investiția propusă le atinge:<br>• Alinierea investiției cu măsurile prevăzute în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă 2016 - 2030 regiunea București - Ilfov, document strategic aprobat în anul 2017; Planul de mobilitate prevede proiectul nr. G-1 în relație cu proiectul propus spre finanțare. |

| | | |
|---|---|---|
| | | **G-1** — **Managementul Mobilității și ITS**<br>*Centru de Control al Traficului Urban și Semnalizarea Regimului de Prioritate în Intersecții*<br><br>Proiectul vizat răspunde la toate obiectivele menționate în PMUD, deoarece aduce îmbunătățiri sistemului de transport public, în vederea:<br>o Reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră precum și reducerea poluării fonice;<br>o Creșterii siguranței și a securității traficului și transportului public.<br>o Prioritizării transportului public<br><br>• 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;<br>• 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).<br>• Asigurarea conformității contractului de delegare a gestiunii serviciului de transport public de călători cu Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se dovedește prin avizul Consiliului Concurenței nr. 4833/13.05.2021, document ce se constituie ca anexă la prezenta notă de fundamentare.<br><br>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 la nivelul Municipiului București care a ținut seama de încadrarea în timp cu licitațiile menționând riscurile privind contestațiile.<br><br>Prin Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local, Axa I.1.2 - Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde - ITS/alte infrastructuri TIC, apel de proiecte 1 aprilie - 30 mai 2022, a fost depus în parteneriat între Primăria Municipiului București, Sectorul 1, Sectorul 2, Sectorul 4, Sectorul 5 și Sectorul 6 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, prin acest apel de proiecte fiind propusă finantarea pregatirii studiului de fezabilitate integrat si executia etapei 1. Etapa 1 constă în 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 (semaforizate și incluse în sistemul BTMS, semaforizate dar neincluse în sistemul BTMS, nesemaforizate). Numărul efectiv al acestor intersecții va fi determinat ca urmare a studiului de fezabilitate, parte din proiect.<br><br>Aceste coridoare sunt:<br><br>-Drumul Radial DR11 (Șoseaua București-Târgoviște - Bulevardul Bucureștii Noi - Calea Griviței - Strada Berzei - Strada Vasile Pârvan - Splaiul Independenței)<br><br>-Drumul Radial DR3 (Șoseaua Colentina - Calea Moșilor - Strada Mântuleasa - Bulevardul Corneliu Coposu)<br><br>-Drumul Radial DR14 (Șoseaua Berceni - Intrarea Nețea) |

| | | |
|---|---|---|
| | | -Drumul Radial DR8 (Șoseaua Alexandriei - Calea Rahovei - Bulevardul George Coșbuc - Bulevardul Regina Maria)<br><br>-Drumul Radial DR10 (Bulevardul Iuliu Maniu - Șoseaua Cotroceni - Splaiul Independenței)<br><br>Așa cum este definit în caietul de sarcini al achizițiilor serviciilor de consultanță pentru realizarea documentației tehnico-economice faza Studiu de Fezabilitate pentru obiectivul de investiții "Modernizare 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", implementarea prorpriu-zisă a proiectului este structurată în 4 etape. Predarea documentațiilor ține cont de această etapizare.<br><br>**<u>În a doua etapa,</u> proiectul presupune modernizările aferente Centrului de trafic existent, software și hardware inclusiv noi funcționalități recomandate, pentru conectarea intersecțiilor aferente întregului proiect.**<br><br>**<u>A treia etapa,</u> presupune 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 a aproximativ 185 de intersectii existente, incluse în sistemul actual BTMS dar aflate în diverse stadii (fără conexiune prin fibră optică, bucle inductive nefuncționale, etc.). Se au în vedere noi soluții de detecție a vehiculelor (camere video, senzori magnetici, etc.)**<br><br>**În a patra etapă,** proiectul cuprinde reabilitarea/ modernizarea unui număr de 194 intersecții semaforizate existente și înrolarea în sistemul actual BTMS, la care se adaugă un număr de 80 de intersecții sau treceri de pietoni, nesemaforizate dar care necesită semaforizare și includere în BTMS, din perspectiva eficientizării Sistemului Integrat de Management al Traficului.<br><br>Numărul efectiv al acestor intersecții sau treceri de pietoni, ce urmează a fi semaforizate, va fi determinat in urma elaborării documentației tehnico-economice faza Studiu de fezabilitate.<br><br>Soluțiile de conectare la fibra optică (privată sau închiriată), se vor stabili în cadrul fiecărei etape (1, 3 și 4).<br><br>Prin intermediul Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10 - Fondul local, Axa I.1.2., apelul de proiecte octombrie 2022, se propune finanțarea includerii în sistemul BTMS a intersecțiilor de pe teritoriul administrativ a 5 localități, respectiv UAT Voluntari, UAT Afumați, UAT Chitila, UAT Pantelimon, UAT Popești-Leordeni vine ca consecință firească a modernizării și extinderii sistemului pe teritoriul Municipiului București. Proiectul poate fi implementat independent în raport cu proiectele prezentate pentru Municipiul București, conectarea urmând a se realiza la sistemul existent. Managementul integrat al sistemului de semaforizare se va realiza prin Centrul integrat de Management al Traficului existent și funcțional la nivelul Municipiului București, gestionat de către Administrația Străzilor, instituție a Primăria Municipiului București, administratorul sistemului de semaforizare inteligentă.<br><br>Se solicită finanțare de către parteneri pentru 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"- extindere în județul Ilfov. Implementarea proiectului se va realiza până la data de 30 iunie 2026.<br><br>În ceea ce privește descrierea procesului de implementare a investiției integrate, în acest moment, a început procedura de achiziție a SF pentru toate intersecțiile de pe raza Municipiului București. |

Intersecțiile ce fac obiectul intervențiilor sunt prezentate în tabelul de mai jos.

| DENUMIRE INTERSECTIE | Localitate |
|---|---|
| Sos. Chitila - Strada Pacii | CHITILA |
| Soseaua Oltenitei - Strada Scolii | POPESTI - LEORDENI |
| Buleavardul Voluntari - Strada Cocorilor | VOLUNTARI |
| Bulevardul Voluntari - Strada Ecaterina Teodoroiu | VOLUNTARI |
| Bulevardul Voluntari - Kaufland | VOLUNTARI |
| DN2 Bucuresti - Urziceni - DORALY | AFUMATI |
| Strada Ganeasa - Soseaua Stefanesti | AFUMATI |
| DN3 - SELGROS | PANTELIMON |

Numărul final al intersecțiilor ce vor fi incluse în sistemul de semaforizare inteligentă București-Ilfov va fi determinat în cadrul Studiului de Fezabilitate. Intersecțiile aflate în diverse stadii de realizare sau planificate a fi realizate în următorii 1-2 ani vor fi analizate pentru introducerea în acest sistem.

Spre exemplu pe teritoriul UAT Popești-Leordeni se va realiza semaforizarea completa a intersectiilor DN4 cu strada Maica Tereza si DN4 cu strada Drumul Fermei/Paraul Rece si pozarea de semafoare in sistem "PUSH BUTON" in dreptul tuturor trecerilor de pietoni amenajate pe drumul național. De asemenea, o nouă intersecție va fi amplasată pe teritoriul UAT Chitila.

9. Alte informații

Față de informațiile prezentate în secțiunile anterioare, considerăm necesară includerea datelor referitoare la costurile estimative ale implementării investiției propuse în integralitatea sa.
Valoarea estimată pentru realizarea întregului proiect este de 1.592.000,00 Euro (fără TVA), respectiv 7.836.938,40 lei fără TVA.

Valoarea estimată eligibilă pentru realizarea întregului proiect este de 1.592.000,00 Euro (fără TVA), respectiv 7.836.938,40 lei fără TVA.

Cursul euro folosit este de **4,9227 lei** fiind cel prezentat în Ghidul Specific.

Proiectul este propus a fi implementat în parteneriat între Consiliul Județean Ilfov, UAT Voluntari, UAT Afumați, UAT Chitila, UAT Pantelimon și UAT Popești-Leordeni.

Contribuția fiecărui partener este prezentată în tabelul de mai jos.

| Nr. Crt. | UAT | Total Valoare partener EURO (fără TVA) | Total Valoare partener ( LEI fără TVA) | Total Valoare eligibilă partener EURO (fără TVA) | Total Valoare eligibilă partener LEI ( fără TVA) |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | Voluntari-Lider de parteneriat | 500.000,00 | 2.461.350,00 | 500.000,00 | 2.461.350,00 |
| 2 | Consiliul Județean Ilfov | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| 3 | Afumați | 292.000,00 | 1.437.428,40 | 292.000,00 | 1.437.428,40 |
| 4 | Chitila | 292.000,00 | 1.437.428,40 | 292.000,00 | 1.437.428,40 |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 5 | Pantelimon | 146.000,00 | 718.714,20 | 146.000,00 | 718.714,20 |
| | | 6 | Popești-Leordeni | 362.000,00 | 1.782.017,40 | 362.000,00 | 1.782.017,40 |
| | | TOTAL | | 1.592.000,00 | 7.836.938,40 | 1.592.000,00 | 7.836.938,40 |

Anexa nr.3 la HCJ nr. 214 / 13.10.2022

**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- extindere în județul Ilfov"***

***(acest document reprezintă un model orientativ în scopul reglementării de principiu a aspectelor legale, financiare si 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 finantare 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 juridicm 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. Părţile

1. Unitatea Administrativ Teritorială prin **Consiliul Local Voluntari**, cu sediul în Oraşul Voluntari, Bd. Voluntari nr. 74, Judeţul Ilfov , codul fiscal 4283481 având calitatea de **Lider de parteneriat (Partener 1)** reprezentată de domnul PANDELE FLORENTIN COSTEL, în calitatea de primar:

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer[1]: .....
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. Unitatea Administrativ Teritorială prin Consiliul Județean Ilfov, denumită în continuare **Partener 2,** cu sediul în Municipiul București, Strada Doctor Ernest Juvara nr. 3-5, codul fiscal 4192545, reprezentat de domnul HUBERT PETRU ȘTEFAN THUMA, în calitate de președinte:

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. Unitatea Administrativ Teritorială prin Consiliul Local Chitila, denumită în continuare **Partener 3**, cu sediul în Oraşul Chitila, Str. Ion Olteanu nr. 6, Județul Ilfov, codul fiscal 4420848, reprezentat de domnul OPREA EMILIAN, în calitatea de primar:

Contul de disponibilități (codul IBAN) pentru aplicarea mecanismului decontării cererilor de transfer: .....
Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului: .....

---

[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)).

Contul de venituri (codul IBAN) în care se virează sumele aferente cererilor de transfer:.....
Denumirea/adresa unității Trezoreriei Statului : .....

4. Unitatea Administrativ Teritorială prin Consiliul Local Pantelimon, denumită în continuare **Partener 4,** cu sediul în Oraşul Pantelimon, str. Sf. Gheorghe nr. 32, Judeţul Ilfov, codul fiscal 4420759, reprezentată de domnul IVAN MARIAN, în calitatea de primar:

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:.....

1. Unitatea Administrativ Teritorială prin Consiliul Local Popeşti-Leordeni, cu sediul în Oraşul Popeşti-Leordeni, Piaţa Sf. Maria nr.1, Judeţul Ilfov, codul fiscal 4505596, având calitatea de **Partener 5,** reprezentat de domnul IACOB PETRE, în calitatea de primar:

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:.....

1. Unitatea Administrativ Teritorială prin Consiliul Local Afumaţi, denumită în continuare **Partener 6,** cu sediul în Comuna Afumaţi, Șoseaua București-Urziceni nr. 151, Judeţul Ilfov, codul fiscal 4420708, reprezentată de domnul DUMĂNICĂ GABRIEL, în calitatea de primar:

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 şi obligaţiile părţilor, contribuţia financiară proprie a fiecărei părţi la bugetul proiectului, precum şi responsabilităţile ce le revin în implementarea activităţilor aferente 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- extindere în județul Ilfov"***, care este depus în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență, Componenta 10 - Fondul Local, Investiția I.1 – Mobilitate urbană durabilăx, 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 finanţare.

**Art. 3. Roluri și responsabilități în implementarea proiectului**

(1) Rolurile şi responsabilităţile sunt descrise în tabelul de mai jos şi corespund prevederilor din Cererea de finanţare:

| **Organizaţia** | **Roluri şi responsabilităţi** |
|---|---|
| Lider de parteneriat (Partener 1) | 1. Elaborare caiet de sarcini pentru contractarea serviciilor de elaborare Studiu de Fezabilitate<br>2. Elaborare Studiu de Fezabilitate pentru teritoriul Județului Ilfov, pentru totalitatea intersecțiilor semaforizate existente sau propuse și intersecții nesemaforizate necesare a fi incluse în BTMS precum și Caiet de sarcini pentru PT și execuție pentru intersecțiile ce vor fi incluse în BTMS aflate pe teritoriul UAT-urilor partenere pentru implementare prin PNRR, definitivate în cadrul SF, (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), inclusiv avize 305.207,40 lei fără TVA.<br>3. Asigură finanțarea pentru proiectare și execuție intersecții / treceri de pietoni semaforizate identificate în cadrul SF ce se află pe raza UAT-ului. Valoare estimată de 2.461.350,00 lei, din care cheltuială eligibilă 2.461.350,00 lei fără TVA.<br>4. Organizare licitație și încheiere contract pentru proiectare și execuție intersecțiile ce vor fi incluse în BTMS aflate pe teritoriul UAT-urilor partenere, inclusiv asistență tehnică pentru execuție, teste și recepție, pentru toate intersecțiile identificate în cadrul Studiului de Fezabilitate.<br>Cheltuielile de proiectare și execuție intersecții în vederea includerii în BTMS vor fi suportate de către fiecare partener.<br>5. Organizare licitație și încheiere contract pentru proiectare și execuție, inclusiv asistență tehnică pentru execuție, teste și recepție. |

| | |
|---|---|
| Partener 2 | 1. Împuternicește Liderul de parteneriat pentru derularea procedurilor de achiziție aferente proiectului și derulare proiect pentru toate obiectivele de investiții ale proiectului, indiferent dacă acestea sunt în prezent în administrarea Partenerului sau nu.<br>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.).<br>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.<br>4. Pune la dispoziția Liderului de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.<br>5. 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 pentru toate obiectivele de investiții ale proiectului, indiferent dacă acestea sunt în prezent în administrarea Partenerului sau nu.<br>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.).<br>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.<br>4. Pune la dispoziția Liderului de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.<br>5. 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.<br>6. Asigură finanțarea pentru proiectare și execuție intersecții */ treceri de pietoni semaforizate* identificate în cadrul SF ce se află pe raza UAT-ului. Valoare estimată de 1.437.428,40 lei, din care cheltuială eligibilă 1.437.428,40 lei. |
| Partener 4 | 1. Împuternicește Liderul de parteneriat pentru derularea procedurilor de achiziție aferente proiectului și derulare proiect pentru toate obiectivele de investiții ale proiectului, indiferent dacă acestea sunt în prezent în administrarea Partenerului sau nu.<br>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.).<br>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.<br>4. Pune la dispoziția Liderului de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.<br>5. 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.<br>1. Asigură finanțarea pentru proiectare și execuție intersecții / *treceri de pietoni semaforizate* identificate în cadrul SF ce se află pe raza UAT-ului. Valoare estimată de 718.714,20 lei, din care cheltuială eligibilă 718.714,20 lei. |
| Partener 5 | 1. Împuternicește Liderul de parteneriat pentru derularea procedurilor de achiziție aferente proiectului și derulare proiect pentru toate obiectivele de investiții ale proiectului, indiferent dacă acestea sunt în prezent în administrarea Partenerului sau nu.<br>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.).<br>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.<br>4. Pune la dispoziția Liderului de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.<br>5. 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.<br>6. Asigură finanțarea pentru proiectare și execuție intersecții / treceri de pietoni semaforizate identificate în cadrul SF ce se află pe raza UAT-ului. Valoare estimată de 1.782.017,40 lei, din care cheltuială eligibilă 1.782.017,40 lei. |

| | |
|---|---|
| Partener 6 | 1. Împuternicește Liderul de parteneriat pentru derularea procedurilor de achiziție aferente proiectului și derulare proiect pentru toate obiectivele de investiții ale proiectului, indiferent dacă acestea sunt în prezent în administrarea Partenerului sau nu.<br>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.).<br>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.<br>4. Pune la dispoziția Liderului de parteneriat documentele necesare pentru elaborarea rapoartelor de progres.<br>5. 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.<br>6. Asigură finanțarea pentru proiectare și execuție intersecții / treceri de pietoni semaforizate identificate în cadrul SF ce se află pe raza UAT-ului. Valoare estimată de 1.437.428,40 lei, din care cheltuială eligibilă 1.437.428,40 lei. |

(2) Contribuţia la finanţarea cheltuielilor totale ale proiectului

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

| Organizația | Contribuția (unde este cazul) |
|---|---|
| Lider de parteriat (Partener 1) | *0* |
| Partener 2 | *0* |
| Partener 3 | *0* |
| Partener 4 | *0* |
| Partener 5 | *0* |
| Partener 6 | *0* |

(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. Prelungirea 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 achiziţie.

## B. **Obligaţiile liderului de parteneriat**

(1) Liderul de parteneriat (Partener 1) va semna Cererea de finanţare şi Contractul de finanţare.

**(2)** Liderul de parteneriat (Partener 1) va consulta partenerii cu regularitate, îi va informa despre progresul în implementarea proiectului şi le va furniza copii ale rapoartelor de progres şi financiare.

(3) Propunerile pentru modificări importante ale proiectului (e.g. activităţi, 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 şi copii ale documentelor partenerilor, inclusiv documentele contabile, privind activităţile şi cheltuielile eligibile în vederea asigurării unei piste de audit adecvate, în conformitate cu legislația comunitară şi naţională. 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 autorităţile cu competenţe 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 activităţii/activităţilor proprii din proiect, asumate potrivit prevederilor acordului de parteneriat, anexă la contractul/ decizia/ordinul de finanţare, în conformitate cu prevederile OUG nr. 124/2021. Liderul parteneriatului este responsabil cu transmiterea cererilor de transfer pentru plăţile 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 cordonatorul de reformă/ de investiții a sumelor solicitate prin cererile de transfer pentru plățile care urmează a fi effectuate.

## 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

(1) 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.

(2) 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.

(3) 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

(4) Partenerii sunt obligați să transmită copii conforme cu originalul după documentele justificative, în scopul elaborării cererilor de rambursare/ transfer

(5) 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.

(6) 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 sa fie ușor accesibile și arhivate astfel încât, să permită verificarea lor.

(7) Partenerii sunt obligați să furnizeze liderului de parteneriat orice informații sau documente privind implementarea proiectului, în scopul elaborării rapoartelor pe parcursul implementării proiectului.

(8) 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.

(9) 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.

(10) 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.

(11) Partenerii sunt obligați să pună la dispoziția auditorului financiar independent si autorizat în condițiile legii toate documentele si/sau informațiile solicitate si să asigure toate condițiile pentru verificarea cheltuielilor de către acesta.

(12) 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.

(13) În cazul unui prejudiciu, partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul răspunde solidar cu liderul de proiect.

(14) Partenerii sunt responsabili pentru cheltuielile afectate de nereguli aferente activităților proprii din cadrul proiectului.

(15) Partenerii au obligația restituirii sumelor reprezentand cheltuieli afectate de nereguli și asigurarea din resurse proprii a contravalorii acestora.

(16) În cazul rezilierii/revocării contractului/ordinului de finanțare, liderul de parteneriat și partenerii răspund în solidar pentru restituirea sumelor acordate pentru proiect.

(17) 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.

(18) Partenerul este ținut de respectarea de către liderul de parteneriat a termenului de restituire menționat în decizia de reziliere a sumelor solicitate de MDLPA.

(19) 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.

(20) Partenerii împreună cu liderul de parteneriat cuprind în bugetele acestora sumele aferente finanțării valorii corespunzătoare activităţii/activităţilor proprii din proiect, asumate potrivit prevederilor acordului de parteneriat, anexă la contractul/ decizia/ordinul de finanţare, în conformitate cu prevederile OUG nr. 124/2021.

(21) 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) Achiziţiile în cadrul proiectului vor fi făcute de membrii parteneriatului, cu respectarea legislației specifice și generală în vigoare în domeniul achizițiilor publice, a condiţiilor din contractul de finanţare, a instrucțiunilor/ordinelor emise de MDLPA și/sau alte organisme abilitate, precum și a protecţiei mediului, egalității de şanse şi nediscriminării.

### Art. 9. Proprietatea

(22) Părţile au obligaţia să menţină proprietatea imobilului construit/modernizat/reabilitat/extins, a bunurilor achiziționate/modernizate, inclusiv a

mijloacelor de transport în comun şi natura activităţii pentru care s-a acordat finanţare, pe o perioadă de cel puţin 5 ani de la data efectuării plăţii finale/ de dare în exploatare şi să asigure exploatarea şi întreţinerea în această perioadă.

(23) **Înainte de sfârşitul proiectului, părţile/partenerii vor conveni asupra modului de acordare a dreptului de utilizare a echipamentelor, bunurilor, a mijloacelor de transport în comun** etc. ce au facut obiectule proiectului. Copii ale titlurilor de transfer vor fi ataşate raportului final. Părţile au obligaţia de a asigura funcţionarea tuturor bunurilor, echipamentelor a mijloacelor de transport în comun, ce au facut obiectul finanţărilor nerambursabile, la locul de desfăşurare a proiectului şi 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 plăţii finale.

## Art. 10. Confidenţialitate

Părţile semnatare ale prezentului acord convin să păstreze în strictă confidenţialitate informaţiile primite în cadrul şi pe parcursul implementării proiectului şi sunt de acord să prevină orice utilizare sau divulgare neautorizată a unor astfel de informaţii. Părțile înțeleg să utilizeze informaţiile confidenţiale doar în scopul de a-şi îndeplini obligaţiile din prezentul Acord de Parteneriat.

## Art. 11 Legea aplicabilă

(1) Prezentului Acord i se va aplica şi va fi interpretat în conformitate cu legea română.

(2) Pe durata prezentului Acord, părţile vor avea dreptul să convină în scris asupra modificării anumitor clauze, prin act adiţional. Orice modificare a prezentului acord va fi valabilă numai atunci când este convenită de toate părţile.

## Art. 12 Dispoziţii finale

Toate posibilele dispute rezultate din prezentul acord sau în legătură cu el, pe care părţile nu le pot soluţiona pe cale amiabilă, vor fi soluţionate de instanţele competente.

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

Semnături

| Partener | Reprezentant legal | Semnatură | Data și locul semnării |
|---|---|---|---|
| Lider de parteneriat (Partener 1) | Pandele Florentin Costel<br>Primar | | |
| Partener 2 | Hubert Petru Ștefan Thuma<br>Președinte | | |
| Partener 3 | Oprea Emilian<br>Primar | | |
| Partener 4 | Ivan Marian<br>Primar | | |
| Partener 5 | Iacob Petre<br>Primar | | |
| Partener 6 | Dumănică Gabriel<br>Primar | | |

Anexa nr.4 la HCJ nr. 214 / 13.10.2022

## DESCRIERE SUMARĂ A INVESTIȚIEI

**"Modernizare 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- extindere în județul Ilfov"**

În perioda 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. Se asigură astfel integrarea intervențiilor la nivelul întregii regiuni precum și un management unitar al traficului la nivelul București-Ilfov.

Pentru Muncipiul București, proiectul a fost deja propus spre realizare în 4 etape, primele trei dintre aceste fiind propuse spre finanțare prin atragerea de fonduri prin Planul Național de Reziliență și Redresare - Componenta 10 - Fondul local, **Investiția I.1.2. Mobilitatea Urbană verde - ITS/alte infrastructuri TIC ( etapa 1 prin runda unu de finanțare iar etapele 2 și 3 prin runda 2).**

Prima etapă a proiectului pentru București prevedeea realizarea unui Studiu de feazbilitate integrat pentru tot Municipiul București, studiu ce se află deja în faza de derulare a procedurii de atribuire, precum și implementarea unui număr de aproximativ 85 de intersecții aferente a 5 coridoare majore de trafic.

A doua etapă a proiectului presupune modernizări aferente Centrului de trafic existent, software și hardware inclusiv noi funcționalități recomandate, pentru conectarea intersecțiilor aferente întregului proiect.

A treia etapă, presupune 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 a aproximativ 185 de intersectii existente, incluse în sistemul actual BTMS dar aflate în diverse situații (fără conexiune prin fibră optică, bucle inductive nefuncționale, etc.). Se au în vedere noi soluții de detecție a vehiculelor (camere video, senzori magnetici, etc.

De asemenea, etapa a patra a proiectul mai presupune reabilitarea/modernizarea unui număr de 194 intersecții semaforizate existente și inrolarea in sistemul actual BTMS, la care se adaugă intersecțiile

sau trecerile de pietoni nesemaforizate dar care necesită semaforizare și includere în BTMS, din perspectiva eficientizării Sistemului Integrat de Management al Traficului.

PENTRU JUDEȚUL ILFOV, proiectul **"Modernizare 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-_extindere în județul Ilfov"**, propus spre finanțare prin Planul Național de Reziliență și Redresare - Componenta 10 - Fondul local, **Investiția I.1.2. Mobilitatea Urbană verde - ITS/alte infrastructuri TIC, prevede extinderea sistemului de management al traficului la un număr de aproximativ 17 de intersecții semaforizate și 7 treceri de pietorni semaforizate, pe teritoriul localităților Voluntari, Afumați, Chitila, Pantelimon, Popești-Leordeni. Proiectul se propune a fi implementat în parteneriat între Orașul Voluntari, Consiliul Județean Ilfov, și localitățile Afumați, Chitila, Pantelimon, Popești-Leordeni.**

Intersecțiile existente ce fac obiectul investițiilor sunt prezentate mai jos:

| **DENUMIRE INTERSECTIE** | **Localitate** |
|---|---|
| Sos. Chitila - Strada Pacii | CHITILA |
| Soseaua Oltenitei - Strada Scolii | POPESTI - LEORDENI |
| Buleavardul Voluntari - Strada Cocorilor | VOLUNTARI |
| Bulevardul Voluntari - Strada Ecaterina Teodoroiu | VOLUNTARI |
| Bulevardul Voluntari - Kaufland | VOLUNTARI |
| Strada Erou Iancu Nicolae - British School of Bucharest Wisma Republik | VOLUNTARI |
| Strada Erou Iancu Nicolae - LIDL | VOLUNTARI |
| Soseaua Pipera-Tunari nr. 152-156 | VOLUNTARI |
| Soseaua Pipera-Tunari - Scoala Americana | VOLUNTARI |
| DN2 Bucuresti - Urziceni - DORALY | AFUMATI |
| Strada Ganeasa - Soseaua Stefanesti | AFUMATI |
| DN3 - SELGROS | PANTELIMON |

Numărul final al intersecțiilor ce vor fi incluse în sistemul de semaforizare inteligentă București-Ilfov va fi determinat în cadrul Studiului de Fezabilitate. Intersecțiile aflate în diverse stadii de realizare sau planificate a fi realizate în următorii 1-2 ani vor fi analizate pentru introducerea în acest sistem.

Spre exemplu pe teritoriul UAT Popești-Leordeni se va realiza semaforizarea completa a intersectiilor DN4 cu strada Maica Tereza si DN4 cu strada Drumul Fermei/Paraul Rece si pozarea de semafoare in sistem "PUSH BUTON" in dreptul tuturor trecerilor de pietoni amenajate pe drumul national.

Managementul integrat al sistemului de semaforizare se va realiza prin Centrul integrat de Management al Traficului existent și funcțional la nivelul Municipiului București, gestionat de către Administrația Străzilor, instituție a Primăria Municipiului București, administratorul sistemului de semaforizare inteligentă.

Proiectul propus spre finanțare, îmbunătățește semnificativ condițiile de siguranță a circulației atît în județul Ilfov cît și fluidizează conectivitatea cu Municipiul București, prin:

- Reducerea timpului de deplasare prin fluidizarea traficului;
- Creșterea siguranței rutiere prin reducerea numărului de accidente;
- Reducerea ratei infracționalității 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 localitățile din județul Ilfov prin reducerea emisiilor de noxe (consumul de combustibil).
- Asigură un management integrat al intervențiilor privind fluidizarea traficului și prioritizarea transportului public la nivelul regiunii București-Ilfov