



CONFORM CU ORIGINALUL



Consiliul General al Municipiului București

HOTĂRÂRE

privind aprobarea Regulamentului serviciului public de administrare a domeniului public și privat pentru asigurarea Managementului Traficului în Municipiul București

Având în vedere expunerea de motive a Primarului General al Municipiului București și raportul comun de specialitate al Direcției Generale Infrastructură și Servicii Publice – Direcția Transporturi, Drumuri și Sistemizarea Circulației nr. 2787/07.12.2017 și Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice nr. 3034/06.12.2017;

Văzând raportul Comisiei transporturi și infrastructură urbană nr. 14/21.02.2018 și raportul Comisiei juridice și de disciplină nr. 94/21.02.2018 din cadrul Consiliului General al Municipiului București;

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

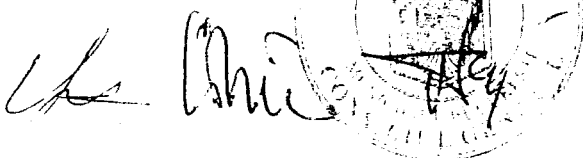
În conformitate cu prevederile Hotărârii C.G.M.B. nr. 188 din 18.05.2017 privind aprobarea extinderii activității Autorității Municipale de Reglementare a Serviciilor Publice (A.M.R.S.P.) în domeniul serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local din răspunderea Municipiului București și încheierea actului adițional nr. 2 la statutul A.M.R.S.P. cu modificările și completările ulterioare;

Cu respectarea prevederilor Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată;

În temeiul prevederilor art. 36 alin. (2) lit. d), alin. (6) lit. a) pct. 19 și art. 45 alin. (2) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

CONSILIUL GENERAL AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI HOTĂRĂȘTE:

Art.1 Se aprobă Regulamentului serviciului public de administrare a domeniului public și privat pentru asigurarea Managementului Traficului în



CONFORM CU ORIGINALUL



Municipiului București, prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

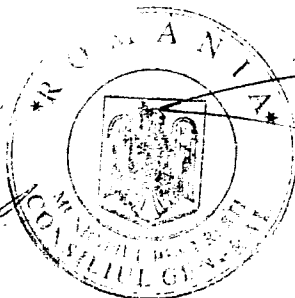
Art.2 Direcțiile din cadrul aparatului de specialitate al Primarului General și Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice vor duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Această hotărâre a fost adoptată în ședința ordinară a Consiliului General al Municipiului București din data de 22.02.2018.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Marian Orlando Culea

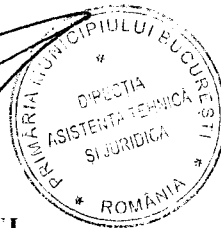
SECRETAR GENERAL
AL MUNICIPIULUI BUCUREȘTI,
Georgiana Zamfir



București, 22.02.2018
Nr. 97



CONFORM CU ORIGINALUL



ANEXA
HCGHB nr. 97/2014

REGULAMENTUL SERVICIULUI PUBLIC DE ADMINISTRARE A DOMENIULUI PUBLIC ȘI PRIVAT PENTRU ASIGURAREA MANAGEMENTULUI TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI

CAPITOLUL I DISPOZIȚII GENERALE

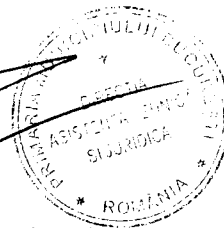
Art. 1

Prezentul Regulament stabilește cadrul organizatoric unitar și condițiile în care se desfășoară serviciul public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București, în vederea asigurării siguranței traficului și pentru fluidizarea acestuia, precum și activitatea de organizare și optimizare a circulației rutiere și pietonale, în conformitate cu prevederile:

- OUG nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice, republicată și actualizată în 2017
- Legii nr. 93/2016 pentru modificarea art. 33 alin (2) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2002 privind circulația pe drumurile publice
- OG nr. 43/1997 privind regimul drumurilor
- Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind Serviciile Publice de Transport feroviar și rutier de călători și de atragere a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului
- OG nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local
- OUG nr. 27/2011 privind transporturile rutiere
- Legii Serviciilor de transport public local nr. 92/2007, actualizată
- H.G. nr. 955/2004 pentru aprobarea reglementărilor-cadru de aplicare a Ordonanței Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local
- Legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 51/2006, cu modificările și completările ulterioare
- Deciziei ANCOM nr. 987/2012 privind regimul de autorizare generală pentru furnizarea rețelelor și a serviciilor de comunicații electronice
- Deciziei ANCOM nr. 987/2012 privind regimul de autorizare generală pentru furnizarea rețelelor și a serviciilor de comunicații electronice
- OUG nr. 111/2011 privind comunicațiile electronice, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 140/2012 cu modificările și completările ulterioare
- OUG nr. 79/2002 privind cadrul general de reglementare a comunicațiilor, aprobată cu modificări și completări, prin Legea nr. 591/2002 cu modificările și completările ulterioare
- Legii nr. 140/2012 pentru aprobarea Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 111/2011 privind comunicațiile electronice
- Legii nr. 213/1998 privind proprietatea publică și regimul juridic al acesteia
- Legii nr. 159/2016 privind regimul infrastructurii fizice a rețelelor de comunicații electronice, precum și pentru stabilirea unor măsuri pentru reducerea costului instalării rețelelor de comunicații electronice
- Regulamentului delegat (UE) nr. 886/2013 al comisiei de completare a Directivei nr. 2010/40 UE a Parlamentului European și a Consiliului în ceea ce privește datele și procedurile pentru furnizarea către utilizatori în mod gratuit, atunci când este posibil, a unor informații minime universale în materie de trafic referitoare la siguranța rutieră și cu prevederile Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (PMUD) București – Hfov 2016-2030.

[Handwritten signatures and official stamps at the bottom of the page]

CONFORM CU ORIGINALUL



Art. 2

Serviciul public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București se organizează și se administrează cu respectarea prevederilor legale în vigoare privind administrația publică locală, descentralizarea administrativă și financiară, dezvoltarea regională, finanțele publice locale și cu respectarea principiilor:

- a) autonomiei locale;
- b) descentralizării serviciilor publice;
- c) subsidiarității și proporționalității;
- d) responsabilității și legalității;
- e) asocierii intercomunitare;
- f) dezvoltării durabile și corelării cerințelor cu resursele;
- g) protecției și conservării mediului natural și construit;
- h) asigurării igienei și sănătății populației;
- i) administrării eficiente a bunurilor din proprietatea publică sau privată a unităților administrativ-teritoriale;
- j) participării și consultării cetățenilor;
- k) liberului acces la informațiile privind serviciile publice.

Art. 3

(1) Prevederile prezentului Regulament se aplică serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului, ca serviciu de administrare a patrimoniului public și privat al municipiului București, precum și la proiectarea, executarea, recepționarea, exploatarea și întreținerea bunurilor mobile și imobile aparținând domeniului public și privat al municipiului București.

(2) Prezentul Regulament a fost elaborat spre a servi drept documentație tehnică și de referință în vederea organizării și stabilirii condițiilor specifice de desfășurare a serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului, reparare, întreținere și/sau modernizare, conținând specificațiile tehnice care definesc caracteristicile referitoare la nivelul calitativ tehnic și de performanță, siguranță în exploatare, precum și sisteme de asigurare a calității, inclusiv pentru echipamentele și dispozitivele amplasate din sistem:

(3) Condițiile tehnice și indicatorii de performanță prevăzuți în prezentul regulament au caracter minimal. Autoritatea Administrației Publice Locale poate aproba și alți indicatori de performanță sau alte condiții tehnice pentru serviciul de administrare a sistemului integrat de management al traficului, pe baza unor studii de specialitate.

Art. 4

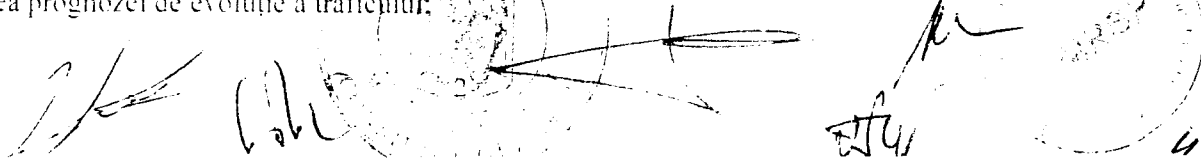
(1) Serviciul public de administrare a sistemului integrat de management al traficului vizează traficul rutier și pietonal în corelare cu alte sisteme și monitorizarea acestuia din punct de vedere al asigurării desfășurării fluente și în deplină siguranță, ceea ce presupune protecția drepturilor și intereselor legitime ale persoanelor fizice și juridice, precum și protecția mediului, ocrotirea sănătății, integrității corporale și a vieții participanților la trafic.

(2) Serviciul public de administrare a sistemului integrat de management al traficului se desfășoară sub autoritatea administrației publice locale care controlează funcționarea serviciului, urmărește realizarea strategiilor de dezvoltare a sistemului integrat de management al traficului pe plan local prin colaborare cu Ministerul Afacerilor Interne și Poliția Locală a Municipiului București.

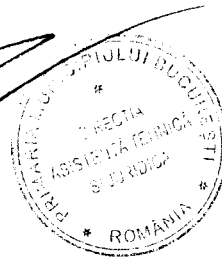
Art. 5

Principalele activități desfășurate pentru atingerea obiectivelor serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului sunt:

- a) prelucrarea înregistrărilor de circulație obținute în cadrul recensământului;
- b) elaborarea studiilor de dezvoltare a rețelei de drumuri și străzi;
- c) stabilirea coeficienților de evoluție a traficului;
- d) elaborarea prognozei de evoluție a traficului;



CONFORM CU ORIGINALUL



- e) continuarea activității de gestionare și monitorizare a traficului;
- f) stabilirea capacității de circulație a rețelei de drumuri și străzi;
- g) perfecționarea aparaturii de înregistrare automată a traficului rutier;
- h) stabilirea zonelor cu congestie maximă și a punctelor de conflict major din rețea.

CAPITOLUL II DEFINIȚII

Art. 6.

Pentru definirea obiectivului prezentului Regulament se folosesc următorii termeni:

- a) *autoritatea administrației publice locale* – Consiliul General al Municipiului București - CGMB și Primăria Municipiului București - PMB;
- b) *autoritate de reglementare locală* – Autoritatea Municipală de Reglementare a Serviciilor Publice - AMRSP, în calitate de autoritate de reglementare tehnică;
- c) *autoritate de autorizare* - Autoritatea Națională de Reglementare a Serviciilor de Comunicații (ANCOM);
- d) *activități edilitar-gospodărești* – ansamblul acțiunilor de utilitate și interes public local sau județean, desfășurate din inițiativa și sub organizarea autorităților administrației publice locale, prin care se asigură, într-o concepție unitară și coerentă, buna gospodărire și modernizare a localităților, dezvoltarea durabilă a acestora și a infrastructurii edilitar-urbane, precum și condiții normale de muncă, de viață și de locuit pentru comunitățile locale;
- e) *asociație de dezvoltare intercomunitară* - cu obiect de activitate serviciile de utilități publice - asociația de dezvoltare definită potrivit prevederilor Legii administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, având ca obiectiv înființarea, organizarea, reglementarea, finanțarea, exploatarea, monitorizarea și gestionarea în comun a serviciilor de utilități publice furnizate/prestate pe raza de competență a unităților administrativ-teritoriale membre, precum și realizarea în comun a unor proiecte de investiții publice de interes zonal ori regional destinate înființării, modernizării și sau dezvoltării, după caz, a sistemelor de utilități publice aferente acestor servicii;
- f) *automate trafic* - sunt sisteme tehnice de supraveghere, comandă și control ale traficului;
- g) *bucla transversală* – dispozitiv pentru detectarea prezenței sau trecerii unui vehicul în apropierea liniei de oprire de pe o cale de rulare;
- h) *bucla longitudinală* – dispozitiv care semnalează cererile de acces în intersecții (se montează suplimentar față de bucla transversală);
- i) *bucle avansate* – dispozitiv care servește la măsurarea debitului pe minut și a gradului de ocupare a arterei de circulație (informații necesare pentru alegerea timpului de reglementare la nivelul macro reglării);
- j) *bulevard* - arteră de circulație foarte largă, cu mai multe benzi de circulație; bulevardul este împărțit de o linie mediană și cu drumuri de-a lungul fiecărei părți, concepute ca benzi de deplasare lentă și de staționare/parcare, precum și benzi pentru bicicletă și benzi de utilizare pietonală (trotuare), adesea cu o calitate peste medie a peisajului. Bulevardul este interconectat cu drumurile periferice și cu artera principală din traficul regional;
- k) *camera video* – echipament de captare a imaginilor din trafic;
- l) *centru de control al traficului* - este locația unică de comandă a întregului sistem;
- m) *ciclu de semaforizare* – orice secvență completă de indicații de semaforizare;
- n) *display-uri electronice* - instalate în autobuze, troleibuze, tramvaie și stații, ce afișează timpul rămas până la ajungerea în stația următoare, legături cu alte mijloace de transport public sau timpul de așteptare până la sosirea următorului mijloc de transport;
- o) *domeniul privat al unităților administrativ-teritoriale* - totalitatea bunurilor mobile și imobile intrate în proprietatea unităților administrativ-teritoriale prin modalitățile prevăzute de lege și care nu fac parte din domeniul public al acestora;

CONFORM CU ORIGINALUL



- p) *domeniul public al unităților administrativ-teritoriale* - totalitatea bunurilor mobile și imobile aflate în proprietatea publică a unităților administrativ-teritoriale care, potrivit legii sau prin natura lor, sunt de uz sau de interes public local ori județean și care nu au fost declarate prin lege bunuri de uz sau de interes public național;
- q) *drum public* - orice cale de comunicație terestră inclusiv construcțiile speciale (poduri, viaducte, pasaje, etc.) deschisă pentru circulația vehiculelor și a pietonilor aflată în proprietate publică sau privată;
- r) *durata ciclului* - timpul total necesar pentru ca un semnal să încheie un ciclu, măsurat în secunde și notat cu „C” sau timpul până când indicația semaforului se repetă;
- s) *durata de verde* - durata de timp în cadrul unei faze în care este afișată indicația „verde”, măsurată în secunde și notată cu „V” (pentru faza i);
- t) *durata de verde efectivă* - durata de timp într-o anumită fază care este efectiv disponibilă deplasărilor permise, aceasta se calculează în general ca durată de semnalizare permisivă (verde) plus intervalul de modificare, din care se scade timpul pierdut pentru faza desemnată, se măsoară în secunde și se notează cu „V_{ef. i}” (pentru faza i);
- u) *ecrane cu led-uri* - instalate la bordul vehiculelor de transport public urban, care afișează în format text, informațiile primite în timp real de la centrele de control al traficului; dispozitive audio, prin care se anunță vocal oprirea următoare;
- v) *echipamente de achiziție a datelor privitoare la trafic* - senzori de tip buclă inductivă având diferite forme și dimensiuni, care se amplasează sub calea de acces în intersecție;
- w) *echipamente de semnalizare luminoasă* - baterii luminoase (colorate) ce se adresează diferitelor categorii de participanți la traficul rutier;
- x) *fază* - parte a unei etape în care o direcție de deplasare primește permisiunea de circulație;
- y) *infrastructură edilitar-urbană* - ansamblul bunurilor mobile și imobile dobândite potrivit legii, constând în clădiri, construcții și instalații tehnologice, echipamente funcționale, dotări specifice și mobilier urban, inclusiv terenurile aferente, destinate desfășurării unor activități edilitar-gospodărești; infrastructura edilitar-urbană face parte din domeniul public sau privat al unităților administrativ-teritoriale și este supusă regimului juridic al proprietății publice sau private, potrivit legii;
- z) *interval* - o perioadă de timp pe durata căreia toate indicațiile semafoarelor rămân constante:
- aa) *interval de schimb* - intervalul „galben”, plus toate intervalele „roșii” care apar între faze pentru a asigura eliberarea intersecției înainte de a permite intrarea în intersecție a vehiculelor din sensuri divergente (ce se intersectează cu sensurile permise în ciclul anterior), măsurat în secunde și notat cu „G”;
- bb) *intersecție* - orice încrucișare, joncțiune sau bifurcare de drumuri inclusiv spațiul format de acestea;
- cc) *nod rutier* - loc de întâlnire sau plecare al mai multor șosele având diferite direcții;
- dd) *organizarea traficului* - ansamblul de măsuri juridico-organizatorice și tehnice orientate spre sistematizarea, reglementarea, dirijarea și optimizarea traficului;
- ee) *participant la trafic* - persoana fizică ce utilizează, la un moment dat, drumul public;
- ff) *punct de administrare* - locația de colectare a informațiilor din rețea dotată cu server, soft de achiziție și stocare a informațiilor;
- gg) *panouri electronice*, panotaj pe care se regăsesc informații despre rute, prețul билетelor de călătorie, graficul de deplasare al mijloacelor de transport, informații în timp real despre evenimentele din trafic;
- hh) *raportul de verde* - raportul între durata de verde efectiv și durata ciclului, notat cu „V_{ef. i} C” (pentru faza i);
- ii) *rețea de transmitere a datelor* - sistem complex securizat de preluare a imaginilor furnizate de camerele video în punctele de administrare sau monitorizare;
- jj) *roșu efectiv* - durata de timp în care nu este efectiv permisă nicio deplasare sau set de deplasări, se măsoară în secunde, este egală cu durata ciclului din care se scade durata de verde efectiv pentru o fază dată, se notează cu „R_i”;

CONFORM CU ORIGINALUL



- kk) *sistem de management al traficului din București (SMTB)* - sistem ce cuprinde un x nr. de intersecții, x nr. intersecții semaforizate, x nr. de intersecții conectate la Centrul de Control (acestea au antene și sisteme de detectare video ce sunt conectate la sistem printr-o rețea de fibre optice);
- ll) *sistem de management al traficului* - sistem care folosește serviciile pentru localizarea automată a vehiculelor și a datelor referitoare la graficul de deplasare ale acestora pentru a optimiza exploatarea acestora. Acestea includ instalațiile tehnice necesare, precum și sistemele de informații și telecomunicații necesare asigurării unei operări armonioase a rețelelor și a gestionării eficiente a traficului;
- mm) *sistem de management al strategiilor de trafic* - sistem care colectează toate informațiile de trafic de la toate subsistemele și stabilește cele mai bune soluții de control pentru fluidizarea traficului;
- nn) *sistem de management a defecțiunilor* - sistem care detectează defecțiunile din sistem în timp real și stabilește activitățile de întreținere ale acestora. Modulul centralizează alarmele de defectare a componentelor hardware, software și de comunicare și alertează operatorii în momentul apariției acestora;
- oo) *sistem de management al rețelei de comunicații* - sistem care monitorizează, gestionează și analizează infrastructura de comunicații;
- pp) *sistem de raportare și analiză a datelor* - sistem care asigură rapoartele operaționale curente precum și cele de analiză statistică;
- qq) *sistem de distribuire a informațiilor din trafic* - sistem care asigură schimbul de date cu alte centre de trafic care respectă standardele internaționale în domeniu;
- rr) *secvență* - parte a unui ciclu alocată oricărei combinații de deplasări de trafic primind prioritate simultan pe durata unuiu sau a mai multor intervale;
- ss) *semafor* - dispozitiv de semnalizare optică care dirijează circulația atât pentru pietoni cât și pentru vehicule;
- tt) *semafoare inteligente* - dispozitive de semnalizare optică care dirijează circulația, conectate la echipamente de comunicare și procesare;
- uu) *stradă* - drum public din interiorul localităților ce se clasifică în raport cu intensitatea traficului și funcțiile pe care le îndeplinesc;
- vv) *tablou de comandă sau control de trafic* - echipament care recepționează semnalele de la detectoarele de trafic și aplică planul de semnalizare (comandă bateriile de semnalizare potrivit programelor implementate);
- ww) *timp pierdut* - timpul în care intersecția nu este folosită pentru nicio deplasare, aceste durate au loc în intervalul de schimb (când intersecția trebuie eliberată) și la începutul fiecărei faze, deoarece primele mașini din coada de așteptare nu pleacă instantaneu;
- xx) *traseu* - drumul parcurs de un vehicul pe o anumită rută;
- yy) *tronson* - parte distinctă dintr-un întreg (drum, stradă, șosea, bulevard, etc);
- zz) *trafic* - frecvența operațiilor de transport efectuat cu anumite mijloace de transport (feroviar, maritim, rutier, aerian) într-un interval de timp și în condiții precizate;
- aaa) *trafic rutier* - frecvența operațiilor de transport efectuate cu mijloace de transport rutiere într-un interval de timp și în condiții precizate.

CAPITOLUL III.

ORGANIZAREA, FUNCȚIONAREA ȘI FORMA DE GESTIUNE A SERVICIULUI PUBLIC DE ADMINISTRARE A SISTEMULUI INTEGRAT DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI

Art. 7.

(1) Înființarea, organizarea, coordonarea și reglementarea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București constituie obligația exclusivă a autorității administrației publice locale, iar monitorizarea și controlul funcționării și gestionării acestuia intră în atribuțiile și responsabilitatea exclusivă a acesteia.

CONFORM CU ORIGINALUL

(2) Autoritatea administrației publice locale va stabili prin proiecte și studii de trafic necesarul de obiective specifice serviciului, în concordanță cu legislația în vigoare și cu strategia de dezvoltare durabilă a municipiului București.

Art. 8.

(1) Gestiunea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București se realizează în condițiile OG nr.71/2002 privind organizarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, prin gestiune, conform legii.

(2) Gestiunea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București este modalitatea în care autoritatea administrației publice locale își asumă și exercită nemijlocit toate competențele și responsabilitățile ce îi revin potrivit legii, cu privire la furnizarea/prestarea serviciilor de utilități publice, respectiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemului de utilități publice aferent acestora.

(3) Gestiunea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București este aprobată prin hotărâre a autorității administrației publice locale, iar operatorul serviciului își va desfășura activitatea în baza programului anual de lucrări și a bugetului de venituri și cheltuieli propus de acesta și aprobat de autoritatea administrației publice locale.

(4) Activitățile specifice serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București se organizează și se desfășoară pe baza prezentului Regulament și a Caietului de Sarcini aprobate prin hotărâre a autorității administrației publice locale.

Art. 9.

(1) Modalitatea de gestiune a serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București se va stabili prin hotărâre a autorității administrației publice locale.

(2) Forma de gestiune a serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București va face obiectul Studiului de Oportunitate, elaborat prin grija Autorității Administrației Publice Locale și aprobat de aceasta.

Art. 10.

(1) Raporturile juridice dintre autoritatea administrației publice locale și operatorul serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București sunt reglementate prin contractul de delegare a gestiunii.

(2) Prin hotărârea autorității administrației publice locale privind delegarea gestiunii serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București, se clarifică drepturile și obligațiile părților cu privire la furnizarea/prestarea serviciului, inclusiv la administrarea, funcționarea și exploatarea sistemului aferent acestuia:

(3) Pentru realizarea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București, operatorul primește în administrare bunurile mobile și imobile aparținând domeniului public și privat al municipiului București aferente serviciului.

Art. 11.

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

a) satisfacerea cerințelor și nevoilor de utilitate și interes public;

b) continuitatea serviciului;

c) ridicarea continuă a standardelor și a indicatorilor de performanță ai serviciilor oferite cetățenilor;

d) protecția și conservarea mediului natural și construit;

(2) Pentru realizarea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București, operatorul își va dimensiona personalul propriu în mod corespunzător.

CONFORM CU ORIGINALUL



CAPITOLUL IV REALIZAREA SERVICIULUI DE ADMINISTRARE A SISTEMULUI INTEGRAT DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI

Art. 12.

Serviciul public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București este în responsabilitatea operatorului serviciului și se va realiza potrivit programului anual de lucrări al operatorului, întocmit de către acesta și aprobat de către autoritatea administrației publice locale, odată cu bugetul de venituri și cheltuieli.

Art. 13.

Prestarea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București este monitorizată, controlată și reglementată de autoritatea administrației publice locale și autoritatea de reglementare locală, în conformitate cu legislația în vigoare.

SECȚIUNEA 1 BUNURI ȘI OBIECTIVE PUBLICE

Art. 14

În vederea realizării obiectului său de activitate, operatorul serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București asigură administrarea, exploatarea, întreținerea și protejarea următoarelor mijloace de semnalizare rutieră care fac parte din sistemul integrat de management al traficului, a căror listă se regăsește în *Anexa 1* la prezentul regulament:

- a) indicatoare și marcaje rutiere;
- b) indicatoare luminoase;
- c) alte dispozitive speciale;
- d) rețele electrice aferente.

Art. 15

Indicatoare și marcaje rutiere

I. Indicatoare rutiere

(1) Tipurile de indicatoare instalate pe drumurile publice sunt:

- a) de avertizare;
- b) de reglementare;
- c) de orientare și informare

(2) Indicatoarele de reglementare sunt:

- a) de prioritate;
- b) de interdicere și restricție;
- c) de obligare.

(3) Indicatoarele de orientare și informare sunt:

- a) de orientare;
- b) de informare;
- c) de informare turistică;
- d) panouri adiționale
- e) indicatoare kilometrice.

(4) Mijloace de semnalizare a lucrărilor, sunt:

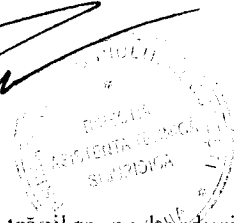
- a) indicatoare rutiere temporare;
- b) mijloace auxiliare de semnalizare a lucrărilor.

II. Marcaje rutiere

(1) Marcajele rutiere servesc la organizarea circulației, avertizarea sau îndrumarea participanților la trafic. Acestea pot fi folosite singure sau împreună cu alte mijloace de semnalizare rutieră pe care le completează sau le precizează semnificația.

[Signatures and official stamps at the bottom of the page]

CONFORM CU ORIGINALUL



(2) Marcajele rutiere se aplică pe suprafața părții carosabile a drumurilor și a străzilor, pe borduri, pe lucrări de artă, pe accesorii ale drumurilor și străzilor, precum și pe alte elemente și construcții din zona acestora. Marcajele aplicate pe drumurile și străzile publice trebuie să fie reflectorizante sau însoțite de dispozitive reflectorizante care trebuie să-și păstreze proprietățile de reflexie și pe timp de ploaie sau ceață.

(3) Marcajele rutiere nu trebuie să incomodeze în nici un fel desfășurarea circulației, iar suprafața acestora nu trebuie să fie alunecoasă. Marcajele rutiere pe partea carosabilă se pot executa cu microbule de sticlă și pot fi însoțite de butoni cu elemente retroreflectorizante.

(4) Marcajele rutiere aplicate pe drumurile publice sunt:

- a) longitudinale;
- b) de delimitare a părții carosabile;
- c) transversale;
- d) diverse;
- e) laterale.

(4.1) Marcajele rutiere longitudinale sunt:

- a) de separare a sensurilor de circulație;
- b) de separare a benzilor pe același sens;

(4.1.1) Marcajele cu linii continue sau discontinue, după caz, atât pentru separarea sensurilor și benzilor de circulație, cât și pentru delimitarea părții carosabile sunt obligatorii și se vor executa cu respectarea normelor legale.

(4.1.2) Marcajul longitudinal format dintr-o linie continuă simplă sau dublă interzice încălcarea acestuia.

(4.1.3) Marcajul format dintr-o linie continuă aplicată pe bordura trotuarului sau la marginea părții carosabile interzice staționarea vehiculelor pe acea parte a drumului. Când o asemenea linie însoțește un indicator de interdicere a staționării, aceasta precizează lungimea sectorului de drum pe care este valabilă interdicerea.

(4.1.4) Marcajul longitudinal format din linii continue care delimitează banda pe care este aplicat și un marcaj simbolizând o anumită categorie sau anumite categorii de vehicule, semnifică faptul că banda este rezervată circulației acelei sau acelor categorii de vehicule.

(4.1.5) Marcajul longitudinal format dintr-o linie discontinuă simplă sau dublă permite trecerea peste acesta, dacă manevra sau reglementările instituite impun acest lucru.

(4.1.6) Marcajul cu linie discontinuă simplă se folosește în următoarele situații:

- a) pentru separarea sensurilor de circulație, pe drumurile cu două benzi și circulație în ambele sensuri;
- b) pentru separarea benzilor de circulație pe același sens, pe drumurile cu cel puțin două benzi pe sens;
- c) pentru marcarea trecerii de la o linie discontinuă la una continuă. În localități acest marcaj nu este obligatoriu;
- d) pentru a separa, pe autostrăzi, benzile de accelerare sau de decelerare de benzile curente de circulație;
- e) pentru marcaje de ghidare în intersecții;

(4.1.7) Marcajul cu linie discontinuă dublă se folosește pentru delimitarea benzilor reversibile.

(4.1.8) Linia continuă se folosește în următoarele situații:

- a) linia continuă simplă, pentru separarea sensurilor de circulație, a benzilor de același sens la apropierea de intersecții și în zone periculoase;
- b) linia continuă dublă, pentru separarea sensurilor de circulație cu minimum două benzi pe fiecare sens, precum și la drumuri cu o bandă pe sens sau în alte situații stabilite de administratorul drumului respectiv, cu acordul poliției rutiere.

(4.1.9) În cazul marcajului longitudinal format dintr-o linie continuă și una discontinuă alăturate, conducătorul de vehicul trebuie să respecte semnificația liniei celei mai apropiate în sensul de mers.

(4.1.10) Pe drumurile cu circulație în ambele sensuri prevăzute cu o singură bandă pe sens, pe distanța cuprinsă între indicatoarele de avertizare "Copii", aferente celor două sensuri, marcajul de separare a sensurilor se execută cu linie continuă.

(4.1.11) Marcajele de delimitare a părții carosabile sunt amplasate în lungul drumului, se execută la limita din dreapta a părții carosabile în sensul de mers, cu excepția autostrăzilor și a drumurilor expres, unde marcajul se aplică și pe partea stângă, lângă mijlocul fizic de separare a sensurilor de circulație. Aceste marcaje pot fi cu linie continuă sau discontinuă simplă.

(4.2) *Marcajele rutiere transversale* sunt:

- a) de oprire;
- b) de cedare a trecerii;
- c) de traversare pentru pietoni;
- d) de traversare pentru bicicliști;

(4.2.1) Marcajul transversal constând dintr-o linie continuă, aplicată pe lățimea uneia sau mai multor benzi, indică linia înaintea căreia vehiculul trebuie oprit la întâlnirea indicatorului "Oprire". Un asemenea marcaj poate fi folosit pentru a indica linia de oprire impusă printr-un semnal luminos, printr-o comandă a agentului care dirijează circulația, de prezența unei treceri la nivel cu o cale ferată, cu o linie de tramvai sau a unei treceri pentru pietoni. Înaintea marcajului ce însoțește indicatorul "Oprire" se poate aplica pe partea carosabilă inscripția "STOP".

(4.2.2) Marcajul transversal constând dintr-o linie discontinuă, aplicată pe lățimea uneia sau mai multor benzi, indică linia care nu trebuie depășită atunci când se impune cedarea trecerii. Înaintea unei asemenea linii se poate aplica pe partea carosabilă un marcaj sub formă de triunghi având o latură paralelă cu linia discontinuă, iar vârful îndreptat spre vehiculul care se apropie.

(4.2.3) Marcajul transversal constând din linii paralele cu axul drumului indică locul pe unde pietonii trebuie să traverseze drumul. Aceste linii au lățimea mai mare decât a oricăror alte marcaje.

(4.2.4) Marcajul transversal constând din linii discontinue paralele, aplicate perpendicular sau oblic față de axul drumului, indică locul destinat traversării părții carosabile de către bicicliști.

(4.3) *Marcajele rutiere diverse* sunt:

- a) de ghidare;
- b) pentru spații interzise;
- c) pentru interzicerea staționării;
- d) pentru stații de autobuze, troleibuze, taximetre;
- e) pentru locuri de parcare;
- f) săgeți sau inscripții;

(4.3.1) Marcajele de ghidare au rolul de a materializa traiectoria pe care vehiculele trebuie să o urmeze în traversarea unei intersecții ori pentru efectuarea virajului la stânga, fiind obligatoriu a se realiza în cazul în care axul central ori liniile de separare a benzii de circulație nu sunt coliniare.

(4.3.2) Marcajele pentru interzicerea staționării se pot realiza:

a) prin linie continuă galbenă aplicată pe bordura trotuarului sau pe banda de consolidare a acostamentului, dublând marcajul de delimitare a părții carosabile spre exteriorul platformei drumului;

b) printr-o linie în zig-zag la marginea părții carosabile.

(4.3.3) Marcajele prin săgeți sunt folosite pentru:

- a) selectarea pe benzi;
- b) schimbarea benzii (bandă de accelerare, bandă suplimentară pentru vehicule lente, bandă care se suprimă prin îngustarea părții carosabile);

(4.3.4) În scopul sporirii impactului vizual asupra participanților la trafic, pe partea carosabilă se pot executa marcaje sub formă de inscripții, simboluri și figuri.

(4.3.5) Pe autostrăzi, pe drumurile expres și pe drumurile naționale deschise traficului internațional (E), la extremitățile părții carosabile se aplică marcaje rezonatoare pentru avertizarea conducătorilor de autovehicule la ieșirea de pe partea carosabilă.

(4.3.6) Marcajele, cum sunt: săgețile, inscripțiile, liniile paralele sau oblice, pot fi folosite pentru a repeta semnificația indicatoarelor sau pentru a da participanților la trafic indicații care nu le pot fi furnizate, în mod adecvat, prin indicatoare.

(4.3.7) Marcajul sub forma unei sau unor săgeți, aplicat pe bandă ori pe benzile delimitate prin linii continue, obligă la urmarea direcției sau direcțiilor astfel indicate. Săgeata de repliere care este oblică față de axul drumului, aplicată pe o bandă sau intercalată într-un marcaj longitudinal format

CONFORM CU ORIGINALUL

din linii discontinue, semnalizează obligația ca vehiculul care nu se află pe banda indicată de săgeată să fie condus pe acea bandă.

(4.3.8) Marcajul format dintr-o linie în zig-zag semnifică interzicerea staționării vehiculelor pe partea drumului pe care este aplicat. O astfel de linie completată cu înscrisul "BUS" sau "TAXI" poate fi folosită pentru semnalizarea stațiilor de autobuze și troleibuze, respectiv de taximetre.

(4.4) *Marcajele laterale* sunt:

- a) lucrări de artă (poduri, pasaje denivelate, ziduri de sprijin);
- b) parapete;
- c) stâlpi și copaci situați pe platforma drumului;
- d) borduri etc..

(4.4.1) Marcajul aplicat în afara benzilor, format din linii paralele, înconjurate sau nu cu o linie de contur, delimitează spațiul interzis circulației.

(4.4.2) Marcajele se pot aplica și pe ziduri de sprijin, parapete de protecție sau alte amenajări rutiere laterale drumului, pentru a le face mai vizibile conducătorilor de vehicule.

(4.4.3) Marcajele sunt de regulă de culoare albă, cu excepția celor ce se aplică pe elementele laterale drumului care sunt de culoare albă, neagră sau galbenă și neagră, precum și a celor provizorii, folosite la organizarea circulației în zona lucrărilor, care sunt de culoare galbenă. În zonele periculoase sau unde staționarea vehiculelor este limitată în timp, marcajele pot fi și de alte culori.

Art. 16

Instalații de semnalizare luminoasă și detecție

(1) Instalațiile de semnalizare luminoasă sunt utilizate în dirijarea traficului rutier și pietonal prin semnale luminoase specifice.

(2) Semnalele luminoase pentru dirijarea circulației vehiculelor sunt lumini albe sau colorate diferit, emise succesiv, continuu sau intermitent, de unul sau mai multe corpuri de iluminat care compun un semafor.

(3) După numărul corpurilor de iluminat, semafoarele sunt:

- a) cu un corp de iluminat, cu lumina intermitentă de avertizare;
- b) cu două corpuri de iluminat, pentru pietoni;
- c) cu două corpuri de iluminat, pentru bicicliști;
- d) cu trei corpuri de iluminat, pentru vehicule;
- e) cu patru sau mai multe corpuri de iluminat, pentru tramvaie.

(4) Semafoarele se montează în axul vertical al stâlpului sau pe consolă, pe portal ori suspendate pe cabluri, succesiunea culorilor lentilelor, de sus în jos, fiind următoarea:

- a) la semaforul cu trei culori ordinea semnalelor este: roșu, galben, verde;
- b) la semaforul cu două culori ordinea semnalelor este: roșu, verde;
- c) la semaforul pentru tramvaie sunt dispuse trei corpuri de iluminat pe orizontală pe partea superioară și un corp de iluminat pe partea inferioară, toate cu lumina albă.

(5) Semafoarele care emit semnale luminoase pentru dirijarea circulației în intersecții se instalează obligatoriu înainte de intersecție, astfel încât să fie vizibile de la o distanță de cel puțin 50 m. Acestea pot fi repetate în mijlocul, deasupra ori de cealaltă parte a intersecției.

(6) Semnalele luminoase pentru pietoni sunt de culoare verde și roșie. Acestea funcționează corelat cu semnalele pentru dirijarea circulației vehiculelor.

(7) Semnalul de culoare verde poate avea în câmpul său imaginea unui pieton în mers, iar cel roșu, imaginea unui pieton oprit.

(8) Semnalele luminoase pentru pietoni pot fi însoțite de semnale acustice pentru a asigura traversarea drumului de către nevăzători.

(9) Pe sectoarele de drum unde valorile de trafic permit, cu avizul poliției, se pot amplasa în zona marcajului trecerii pentru pietoni semafoare sau panouri speciale cu comandă manuală a cererii de verde, care se poate face direct de către pietoni.

(10) În cazul semaforizării corelate, în lungul unui traseu pot fi instalate dispozitive de cronometrare a timpului aferent culorii, precum și dispozitive luminoase care să arate participanților

CONFORM CU ORIGINALUL

la trafic timpii stabiliți prin programul de semaforizare, iar pentru conducătorii de autovehicule, viteza de deplasare.

(11) Semaforul de avertizare se instalează la ieșirea din intersecție și este constituit dintr-un corp de iluminat cu lumina galbenă intermitentă. Acesta poate avea în câmpul său imaginea unui pieton în mișcare, de culoare galbenă pe fond negru.

(12) Pentru semnalizarea și dirijarea circulației pe sectoarele de drumuri unde se execută lucrări pe partea carosabilă, cu excepția autostrăzilor, se pot instala temporar semafoare mobile, cu obligația presemnalizării acestora.

(13) Pentru sincronizarea unui sistem de semnale se vor avea în vedere tipul sistemelor de semnale luminoase:

- a) pentru artere cu sens unic;
- b) pentru artere cu circulație dublu sens;
- c) pentru rețelele de străzi;

(14) Pentru deplasările pe o arteră cu circulație în ambele sensuri pot fi înjumătățiți numai curenții preferențiali. Înjumătățirea curenților trebuie făcută pentru atingerea următoarelor obiective:

a) mărirea ciclurilor de verde pentru vehiculele care circulă pe direcția respectivă și micșorarea intervalelor sau opririlor pe culoarea roșie în intersecții;

b) trebuie avute în vedere intersecțiile critice, semaforizate special și lungimile de cicluri în multipli sau submultipli ai lungimii sistemului de cicluri;

(15) Pentru coordonarea ciclurilor de semaforizare se va folosi ciclul cu timp nedeterminat. Pentru asigurarea unei mai bune sincronizări a ciclului se pot introduce detectori de volum densitate (contori de trafic) în anumite puncte ale rețelei care însă asigură deplasării în grup într-o singură direcție.

Art. 17

(1) Bunurile mobile și imobile aparținând domeniului public și privat al municipiului București aferente serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București vor fi inventariate și vor fi cuprinse în lista bunurilor publice anexată la contractul de delegare a gestiunii serviciului încheiat între autoritatea administrației publice locale și operator.

(2) Pe parcursul derulării contractului de delegare a gestiunii serviciului se vor include în lista bunurilor anexată și alte bunuri care fac obiectul activității operatorului și vor fi administrate în aceleași condiții în care sunt administrate bunurile publice și private incluse inițial în contract.

(3) Mijloacele fixe utilizate în prestarea serviciului precum și duratele normale de funcționare ale acestora vor fi cele prevăzute în H.G. nr. 2139/2004 actualizată, pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe.

(4) Organizarea și efectuarea inventarierii elementelor de natura activelor, datoriilor și capitalurilor proprii se va face cu respectarea Ordinului MF nr. 2861/2009 pentru aprobarea Normelor de organizare și efectuarea inventarierii elementelor de natura activelor, datoriilor și capitalurilor proprii.

(5) Reevaluarea și amortizarea activelor fixe corporale aflate în patrimoniul operatorului se va face cu respectarea Ordinului MF nr. 3471/2008 pentru aprobarea Normelor metodologice privind reevaluarea și amortizarea activelor fixe corporale aflate în patrimoniul instituțiilor publice.

SECȚIUNEA 2

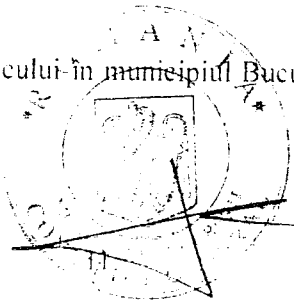
ACTIVITĂȚILE DE ADMINISTRARE A SISTEMULUI INTEGRAT DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI DIN MUNICIPIUL BUCUREȘTI

Art. 18

Sistemul integrat de management al traficului în municipiul București cuprinde patru componente principale:

- a) Controlul Traficului Urban - CTU;
- b) Supraveghere video prin CCTV;

[Signature]



[Signature] 13

CONFORM CU ORIGINALUL

- c) Sistemul de supervizare și coordonare centrală - CCSS
- d) Managementul Transportului Public - PTM:

Art. 19

Sistemul integrat de management al traficului din București (SIMTB) trebuie să asigure:

- a) conectarea tuturor intersecțiilor semaforizate la SIMTB;
- b) actualizarea programelor de semnalizare de la SIMTB în funcție de dinamica parametrilor de trafic;
- c) echiparea tuturor vehiculelor de transport public local de persoane, care circulă pe benzi sau căi de rulare dedicate, cu emițători care le vor permite să aibă prioritate în intersecții.
- d) instalarea de VMS (semnale cu mesaj variabil) combinate cu detectoare ce vor oferi informații în timp real despre evenimentele speciale, timpii de călătorie și opțiunile de rută;
- e) înregistrarea și constatarea abaterilor din trafic cu ajutorul mijloacelor tehnice din dotarea serviciului public pentru aplicarea sancțiunilor corespunzătoare de către Brigada de Poliție Rutieră în baza unui protocol cu Operatorul Serviciului.
- f) sistemul integrat de management al traficului prin dotările și centrele de control care trebuie să asigure 24/24 fluența traficului urban cu prioritate pentru transportul public de persoane, precum și aplicarea cu operativitate a măsurilor ce se impun în caz de eveniment, situații care pot afecta fluidizarea traficului;
- g) să dispună de echipaje de intervenție și depanare dotate corespunzător, pentru repunerea în funcțiune a sistemului, subsistemului, echipament sau dispozitiv care a fost avariat, vandalizat, furat sau defectat;
- h) informarea publicului și a participanților la trafic cu modificările și problemele apărute în sistem;
- i) condiții de siguranță pentru toate categoriile de participanți de trafic.

Art. 20

Serviciile din sistemul integrat de management al traficului în municipiul București destinat rezolvării problemelor legate de fluența traficului, trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- a) fluidizarea traficului, decongestionarea intersecțiilor a marilor artere de circulație și favorizarea transportului public de persoane prin alocarea de benzi sau culoare de circulație dedicate;
- b) îmbunătățirea serviciilor de transport public local;
- c) identificarea instantanee a echipamentelor electrice defecte din intersecții (camere video, semafoare, bucle etc.);
- d) posibilitatea de intervenții operative pentru remedierea disfuncționalităților la echipamentele din dotarea sistemului;
- e) informarea publicului;
- f) îmbunătățirea serviciilor în vederea repunerii în funcțiune a echipamentelor defectate;
- g) reducerea numărului de accidente datorate aglomerației;

Art. 21

(1) Principalele activități specifice asigurării sistemului integrat al managementului traficului prin servicii de instalare, întreținere, funcționare și exploatare a sistemelor de monitorizare, semnalizare și dirijare a circulației desfășurate la nivelul municipiului București sunt:

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

CONFORM CU ORIGINALUL

- baze de date în domeniul traficului rutier și pietonal;
- perfecționarea aparaturii de înregistrare automată a traficului rutier și pietonal;
- impactul traficului asupra mediului înconjurător, etc.
- b) organizarea traficului și optimizarea circulației rutiere și pietonale în funcție de fluxurile de vehicule și pietoni, în vederea reducerii aglomerațiilor și eliminarea congestiilor, creșterea vitezei de deplasare și reducerea timpilor de circulație;
- c) amplasarea și montarea de echipamente de măsurare, prelucrare și gestionare a datelor privind traficul, a altor dispozitive și instalații specifice activității de monitorizare a traficului pentru optimizare a circulației rutiere și pietonale;
- d) detectarea și remedierea defecțiunilor din sistem cu ajutorul echipamentelor și instalațiilor specifice sistemului de management al defecțiunilor, luarea măsurilor de îmbunătățire a activității de întreținere, astfel încât costurile să fie minime;
- e) monitorizarea, analizarea și evaluarea infrastructurii de comunicații prin sistemul de management al rețelei de comunicații;
- f) culegerea datelor de trafic de la toate subsistemele de monitorizare a traficului în vederea analizei și stabilirii celei mai bune strategii de control pentru fluidizarea traficului prin sistemul integrat de management al traficului. Această componentă reprezintă un mijloc pentru simularea diverselor situații ce pot apărea în trafic;
- g) elaborarea rapoartelor operaționale curente precum și cele de analiză statistică în funcție de diverși parametri (intervale de timp, volume de trafic etc.) prin sistemul de raportare și analiză a datelor;
- h) realizarea schimbului de date cu alte centre de trafic care respectă standardele internaționale în domeniu;
- i) gestionarea eficientă a vehiculelor de transport public (VTP) prin subsistemul managementul transportului public (MTP) va lucra cu sistemul de control al traficului urban pentru a oferi prioritate la semnalele de trafic. Arhitectura trebuie să fie modulară, distribuită și să permită gestionarea simultană a legăturii cu diferite flote de transport public, eventual echipate cu diferite unități de bord și conectate prin medii de comunicare diferite, acolo unde este posibil acest lucru;
- j) exploatează și coordonează Centrul de Control Trafic care include subsistemul de supraveghere Video (CCTV) pentru evaluarea fluxului din trafic, în vederea decongestionării în zonele de conflict. Fluxurile video trebuie să înregistreze prin echipamente adecvate și aplicații, imagini pentru o perioadă determinată de timp. Sistemul de supraveghere video se constituie într-o unealtă foarte importantă în determinarea măsurilor ce trebuie aplicate în teren, atât din punct de vedere al circulației rutiere, cât și din punct de vedere al securității persoanelor. Sistemul de televiziune cu circuit închis va fi bazat pe echipament digital de ultimă generație și trebuie să asigure înregistrarea continuă a imaginilor de la toate camerele, la calitate maximă, pe o durată de 31 de zile;
- k) monitorizare tehnologie suport pentru a asigura integrarea și interfața subsistemelor componente ale sistemului de fluidizare a traficului în cadrul Centrului de Control prin Sistemul de Supervizare și Coordonare Centrală (CCSS) ale centrului de fluidizare a traficului și care trebuie să cuprindă:
 - componentele centralizate ale fiecărui subsistem;
 - interfețele dintre subsisteme;
 - subsistemul de management al defectelor prin care se asigură gestiunea echipamentelor, planificarea intervențiilor asupra echipamentelor, gestiunea incidentelor și avariilor, rapoarte și statistici;
 - interfața grafică comună;
- l) execută modelări ale rețelei de transport utilizând modelele IT de transport;
- m) urmărește și face propuneri de implementare a sistemelor de gestiune a traficului care să promoveze diferite strategii care să permită furnizarea în timp real, informații privind desfășurarea circulației din întreaga rețea de transport și care să favorizeze transportul intermodal;
- n) actualizare a modulelor de mobilitate în corelare cu strategiile locale de mobilitate urbană și de dezvoltare durabilă a orașului sau a metropolei, după caz;

CONFORM CU ORIGINALUL

o) simulări de trafic și scenarii care să descrie evoluția traficului folosind măsurî globale, cum ar fi mărimea mișcării sau densitatea traficului în vederea creșterii capacității de circulație și implicit reducerii gradului de aglomerație și care să cuprindă:

- geometria intersecției și a amenajărilor rutiere (insule de dirijare și separare a traficului, treceri de pietoni, parcări existente, piste de bicicliști);
- numărul de autovehicule de pe fiecare bandă;
- elemente specifice traficului pietonal;
- frecvența mijloacelor de transport în comun;
- lungimea coloanelor de vehicule care ajung în intersecții și care așteaptă la semafor;
- timpi de așteptare corespunzător coloanelor de vehicule care așteaptă la semafor.

p) realizare și întreținere în stare de funcționare a platformelor de aplicații utilizate în dirijarea traficului, a semafoarelor și a indicatoarelor electronice rutiere;

r) administrarea centralizată a platformei tehnologice aferente și a aplicațiilor prin intermediul unor interfețe de management;

s) monitorizează și analizează, în timp real și istoric, circulația vehiculelor, a traficului pietonal inclusiv cu transportul public și cu biciclete cu ajutorul instrumentelor moderne, a hărților vectoriale și a unor griduri de date elaborate.

t) elaborează datele de monitorizare a traficului pentru utilizarea în activitatea de dispecerizare a vehiculelor de transport public de persoane în vederea respectării programului de transport;

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

Art. 22

Operatorul serviciului va realiza activitatea de control al traficului urban (CTU) prin managementul centralizat al activităților de monitorizare trafic cu suportul imaginilor din teren, a informațiilor furnizate de sistemele de date de trafic și managementul transportului public și a proceselor de analiză a datelor de trafic.

Acesta va include:

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

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

c) Sistemul de management al strategiilor de trafic care gestionează datele de trafic furnizate de toate subsistemele serviciului și stabilește cele mai bune metode de control (realizate prin algoritmi matematici) pentru fluidizarea traficului în special pentru prioritizarea transportului public de persoane. Această componentă reprezintă un excelent mijloc de simulare a diverselor situații din trafic.

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

e) Sistemul de supervizare și coordonare centrală (CCSS) care asigură integrarea și interfața subsistemelor componente ale sistemului de fluidizare a traficului în cadrul Centrului de Control ale centrului de fluidizare a traficului și trebuie să cuprindă:

- componentele centralizate ale fiecărui subsistem;
- interfețele dintre sisteme;

CONFORM CU ORIGINALUL

- subsistemul de management al defectelor prin care se asigură gestiunea echipamentelor, planificarea intervențiilor asupra echipamentelor, gestiunea incidentelor și avarțiilor, rapoarte și statistici;

- interfața grafică comună.

f) Subsistemul de distribuire a informațiilor din trafic - asigură schimbul de date cu alte centre de trafic care respectă standardele internaționale în domeniu.

g) Subsistemul managementul transportului public (MTP) - asigură gestionarea eficientă a vehiculelor de transport public prin subsistemul managementul transportului public, va lucra cu sistemul de control al traficului urban pentru a oferi prioritate mijloacelor de transport public la semnalele de trafic. Arhitectura trebuie să fie modulară, distribuită și să permită gestionarea simultană a legăturii cu diferite flote de transport public, eventual echipate cu diferite unități de bord și conectate prin medii de comunicare diferite, acolo unde este posibil acest lucru.

h) Subsistemul supraveghere video (CCTV) care va transmite flux video către Centrul de Control. Fluxurile video trebuie să înregistreze prin echipamente adecvate imagini pentru o perioadă determinată de timp. Sistemul de supraveghere video se constituie într-o unealtă foarte importantă în determinarea măsurilor ce trebuie aplicate în teren, atât din punct de vedere al circulației rutiere, cât și din punct de vedere al securității persoanelor. Sistemul de televiziune cu circuit închis este bazat pe echipament digital de ultimă generație și trebuie să asigure înregistrarea continuă a imaginilor de la toate camerele, la calitate maximă, pe o durată de 31 de zile.

i) Sistemul de detecție cu bucle inductive. Sunt dispozitivele încastrate în pavaj, utilizate pentru detectarea vehiculelor. Cu ajutorul buclelor inductive se realizează detecția trecerii vehiculelor, a prezenței acestora, numărării sau determinării gabaritului și viteza de deplasare a acestora.

Art. 23

Pentru achiziția de date necesare realizării serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București se vor utiliza numai platforme tehnologice care cuprind tehnologii moderne, aplicate pentru detectarea traficului, detecția de vehicule cu camere video, preluarea de imagine, detectarea cu buclă inductivă etc.

SECȚIUNEA 3 LUCRĂRI DE ÎNTREȚINERE ȘI REPARAȚII

Art. 24

(1) În scopul menținerii stării tehnice corespunzătoare a instalațiilor și sistemelor adecvate pentru monitorizarea și gestionarea traficului, este necesară executarea periodică a lucrărilor de întreținere și reparații de diferite categorii și/sau lucrări de modernizare.

(2) Lucrările trebuie realizate la intervale adecvate, în condiții tehnice și economice corespunzătoare, care să asigure confortul și siguranța circulației, pentru toate categoriile de participanți la trafic cu îmbunătățirea continuă a valorilor de trafic, în special pentru transportul public de persoane, pietoni și biciclete.

Art. 25

Volumul lucrărilor de reparații și/sau modernizări și fondurile necesare se stabilesc pe bază de documentații tehnico-economice, antemăsurători, respectiv proiecte elaborate în raport cu starea tehnică și funcționalitatea echipamentelor din sistemul integrat de management al traficului, de compoziția și intensitatea traficului actual și în perspectivă. Documentația pentru execuția lucrărilor se va întocmi cu respectarea standardelor și a normelor specifice precum și a cadrului de conținut a proiectelor de drumuri și străzi.

Art. 26

Operatorul are obligația de a asigura în regim de permanență echipe de intervenții reparații 7 zile pe săptămână, 24h din 24h pentru remedierea în timp util a disfuncționalităților care pot apărea.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 27

Operațiile legate de activitatea de intervenții vor consta în:

- a) luarea la cunoștință constatarea asupra producerii unei avarii sau a unei funcționări necorespunzătoare a unei instalații de semaforizare din caietul de sarcini;
- b) anunțarea echipei de intervenții;
- c) intervenția echipei în termenul cel mai scurt posibil pentru remedierea defecțiunii;
- d) diagnosticarea în termenul cel mai scurt posibil a defecțiunii;
- e) remedierea în termenul cel mai scurt posibil a defecțiunii.

Art. 28

Constatarea modului de funcționare a instalațiilor de semaforizare în intersecții se va face prin:

- a) anunțurile primite de la poliție, autoritatea publică locală și de la participanții la trafic;
- b) prin verificări zilnice ale echipelor operative ale operatorului.

Art. 29

- (1) Periodicitatea normală a execuției lucrărilor de revizii și a reparațiilor curente la mijloacele de semnalizare rutieră este cuprinsă în documentațiile tehnice. Acestea se vor efectua conform normelor în vigoare.
- (2) Mijloacele de semnalizare luminoasă și presemnalizare a intersecțiilor dintre două drumuri de categorii diferite se asigură, se instalează și se întrețin de către administratorul fiecărui drum, cu respectarea modului de reglementare a circulației stabilit în nodul rutier respectiv.
- (3) Semnalizarea lucrărilor care se execută pe drumurile publice este obligatorie și se efectuează de către executantul lucrărilor, cu avizul poliției rutiere, astfel încât aceasta să asigure deplasarea în siguranță a tuturor participanților la trafic, conform reglementărilor în vigoare.
- (4) Semnalizarea și amenajările rutiere se definesc și se realizează în conformitate cu reglementările tehnice în vigoare și numai cu avizul poliției rutiere.
- (5) Semnificația, precum și dimensiunile mijloacelor de semnalizare rutieră, forma, simbolul, culoarea și condițiile de execuție, amplasarea, instalarea și aplicarea acestora se stabilesc în conformitate cu standardele în domeniu.
- (6) Semnalizarea rutieră în pasajele subterane sau pe poduri se asigură, se realizează și se întreține de către administratorul acestora.
- (7) În cazul întreruperilor accidentale a sistemelor de semnalizare luminoasă a sistemelor de detecție și a sistemelor de urmărire (camere video), operatorul trebuie să asigure sosirea echipei de intervenție, de regulă, în maximum o oră din momentul anunțării întreruperii.
- (8) După efectuarea remedierilor, operatorul are obligația de a verifica buna funcționare a sistemelor.
- (9) Operatorul va crea o bază de date privind înregistrarea tuturor reclamațiilor telefonice, scrise sau pe email folosind o procedură internă pentru această activitate.
- (10) Operatorul va crea o bază de date cu inventarul tuturor bunurilor ce aparțin sistemului integrat de management al traficului, specificându-se categoria, numărul, amplasamentul și orice fel de informație suplimentară cu privire la acestea.
- (11) În scopul continuității și creșterii siguranței circulației rutiere, operatorul va întocmi proceduri de analiză operativă și sistematică a tuturor evenimentelor nedorite din domeniul traficului, stabilindu-se măsuri privind creșterea fiabilității echipamentelor, îmbunătățirea activității de întreținere-reparații și creșterea nivelului de pregătire și disciplină a personalului angajat.
- (12) Evenimentele nedorite pot fi întreruperi, deteriorări, neconformități, amplasamente incorecte etc. ale mijloacelor din componența sistemului de management al traficului.
- (13) Evenimentele nedorite se vor constata de către personalul de operare, vor fi consemnate în ordinul de lucru din ziua respectivă și vor fi înregistrate într-o „fișă de intervenție” existentă pentru fiecare categorie de mijloace de semnalizare rutieră.
- (14) Procedurile prevăzute la alin. (13) se vor întocmi în baza normelor tehnice și a legislației în vigoare.

CONFORM CU ORIGINALUL

(15) Conținutul minimal al „fișei de intervenție” va fi:

- a) denumire eveniment;
- b) locul și momentul apariției evenimentului nedorit ora depistării ora intervenției ora punerii în funcțiune timp de intervenție;
- c) condițiile, cauzele care au favorizat apariția evenimentului;
- d) operațiile efectuate de personalul de intervenție pentru înlăturarea evenimentului;
- e) efectele produse;
- f) număr personal de intervenție și cantități de materiale folosite;
- g) măsuri tehnico-organizatorice de prevenire a unor evenimente similare.

Art. 30

(1) Organizarea și realizarea întreținerii și reparației străzilor se vor corela cu celelalte lucrări specifice pentru echipare și intervenții la instalațiile rețelele tehnico-edilitare din ampriza străzii și se vor realiza conform reglementărilor tehnice, prevăzute în standardele și normativele de drumuri pentru fiecare categorie de lucrări (terasamente, consolidări, fundații și substraturi, strat de bază, îmbrăcămînți rutiere, încadrări, trotuare etc).

(2) În cadrul lucrărilor de întreținere și reparații se pot realiza și extinderi de echipări rutiere pentru satisfacerea unor noi condiții funcționale generate de dezvoltarea urbanistică și de intensificare a circulației.

(3) Simultan cu lucrările de reparații capitale se pot realiza pe sectoare diferite ale aceleiași străzi și reparații curente, iar în mod similar, concomitent cu lucrările de reparații curente se pot executa și lucrări de întreținere.

(4) Documentația tehnico-economică privind lucrările de reparație capitală a echipamentelor și instalațiilor pentru managementul traficului se va elabora în concordanță cu planurile de urbanism (PUG, PUZ, PUD) și cu studiul de organizare a circulației din localitate, fiind însoțită de acordul organelor locale de poliție rutieră.

Art. 31

Operatorul va deține și va actualiza, după caz, avizele și autorizațiile legale de funcționare pentru instalații/echipamente/dispozitive/aplicații și aparate, inclusiv cele de protecție a mediului, obținute în condițiile legii:

SECȚIUNEA 4

AUTORIZAȚII, LICENȚE, ALTE DOCUMENTE NECESARE FUNCȚIONĂRII SISTEMULUI INTEGRAT DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI

Art. 32

Autorizarea serviciul public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București se face de către autoritatea de autorizare.

Art. 33

(1) Autoritatea de autorizare acordă autorizația de furnizare a serviciilor de comunicații electronice în baza unei notificări care să cuprindă următoarele informații:

- a) datele necesare identificării furnizorului și comunicării eficiente cu acesta;
- b) descrierea tipurilor de rețele sau de servicii pe care persoana fizică sau juridică în cauză intenționează să le furnizeze;
- c) data estimată a începerii activității;

(2) Persoana care a realizat notificarea trebuie să fie autorizată să furnizeze tipurile de rețele și de servicii pe care le-a indicat în notificare, având drepturile și obligațiile prevăzute în autorizația generală.

(3) Orice modificare a datelor prevăzute la alin. (2) trebuie notificată în termen de 10 zile.

CONFORM CU ORIGINALUL

(4) Autoritatea de autorizare elaborează și actualizează autorizația generală pentru tipurile de rețele și servicii, prin care stabilește condițiile în care acestea pot fi furnizate, determinând astfel drepturile și obligațiile care revin furnizorilor fiecărui tip de rețea sau serviciu.

Art. 34

Licența pentru frecvențele radio solicitate, va ține cont de serviciul de radiocomunicații în care se încadrează aplicația solicitată și a anumitor condiții tehnice și operaționale.

Art. 35

Autorizarea personalului operator al stațiilor de radiocomunicații se realizează prin emiterea de către autoritatea de autorizare a certificatului de operator, numit în continuare certificat, obținut în baza procedurilor de eliberare a acestora.

CAPITOLUL V

DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE AUTORITĂȚILOR PUBLICE LOCALE, ALE OPERATORILOR ȘI BENEFICIARILOR SERVICIULUI PUBLIC DE ADMINISTRARE A SISTEMULUI INTEGRAT DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI

SECȚIUNEA 1

DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE AUTORITĂȚILOR ADMINISTRAȚIEI PUBLICE LOCALE

Art. 36

(1) Autoritatea publică locală acționează în numele și în interesul comunităților locale pe care le reprezintă și răspunde față de acestea pentru modul în care gestionează și administrează infrastructura edilitar-urbană a unităților administrativ-teritoriale, precum și pentru modul în care organizează, coordonează și controlează serviciile de administrare a domeniului public și privat.

(2) Strategiile autorității publice locale vor avea în vedere următoarele:

- a) orientarea serviciilor de administrare a domeniului public și privat către utilizatori;
- b) îmbunătățirea calității mediului de viață natural și/sau construit;
- c) promovarea investițiilor în infrastructura edilitar-urbană a localităților;
- d) finanțarea serviciilor în mod avantajos pentru utilizatori și atractiv pentru investitori;
- e) promovarea mecanismelor specifice economiei de piață, crearea unui mediu concurențial, atragerea participării capitalului privat, promovarea formelor de gestiune delegată;
- f) promovarea metodelor moderne de management.

Art. 37

În exercitarea atribuțiilor ce îi revin în domeniul conducerii și controlului serviciilor de administrare a domeniului public și privat autoritatea publică locală are inițiativa de a adopta hotărâri sau emite dispoziții, după caz, privitoare la:

- a) aprobarea programelor de reabilitare, dezvoltare și modernizare a infrastructurii edilitar-urbane existente, respectiv a programelor privind înființarea, dobândirea sau punerea în valoare a unor noi bunuri proprietate publică și privată;
- b) coordonarea proiectării și execuției obiectivelor din infrastructura edilitar-urbană în scopul realizării acestora într-o concepție unitară, corelată cu programele de dezvoltare economico-socială a Municipiului București și cu programele de urbanism, amenajarea teritoriului și protecția mediului;
- c) asocierea intercomunală în vederea realizării și exploatării în comun a unor obiective specifice infrastructurii edilitar-urbane specifice mobilității, traficului și transportului;
- d) participarea cu capital social sau cu bunuri la înființarea societăților comerciale cu capital public și privat.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 38

(1) În exercitarea competențelor și responsabilităților ce le revin potrivit legii, autoritățile administrației publice locale vor urmări cu prioritate:

- a) gestionarea serviciului de administrare a domeniului public și privat pe criterii de competitivitate și eficiență economică;
- b) promovarea dezvoltării și reabilitării infrastructurii edilitar-urbane și a sistemelor specifice activităților edilitar-gospodărești și de interes public;
- c) monitorizarea și controlul sistematic a activității operatorului și promovarea unor măsuri adecvate în cazul în care serviciul prestat de aceștia nu respectă nivelurile de servicii și indicatorii de performanță asumați;
- d) elaborarea și aprobarea indicatorilor de performanță ai serviciilor;
- f) medierea conflictelor dintre utilizatori beneficiari și operatorul prestator de serviciu, la cererea uneia dintre părți.

Art. 39

Autoritatea administrației publice locale are față de operatorul serviciului următoarele *obligatii*:

- a) să asigure publicitatea și accesul liber la informațiile publice;
- b) să elaboreze, să aprobe documentele necesare organizării și desfășurării procedurilor legale de delegare a gestiunii și de atribuire a contractelor de concesiune;
- c) să aducă la cunoștința publică, în condițiile legii, hotărârile și dispozițiile având ca obiect serviciile de administrare a domeniului public și privat;
- d) să respecte și să își îndeplinească obligațiile prevăzute în contractele de delegare a gestiunii față de operatorul prestator de serviciu de administrare a domeniului public și privat;
- e) să achite contravaloarea prestațiilor efectuate de operator, conform clauzelor contractuale.

Art. 40

Autoritatea administrației publice locale are în raport cu operatorul serviciului următoarele *drepturi*:

- a) să verifice, să solicite fundamentarea și să aprobe structura, nivelurile și ajustările prețurilor și tarifelor propuse de operatorul serviciului;
- b) să sancționeze operatorul în cazul în care acesta nu respectă indicatorii de performanță la care s-a angajat prin contractul de gestiune, cu excepția situațiilor care nu se datorează operatorului.

SECȚIUNEA 2 DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE OPERATORULUI

Art. 41

(1) Drepturile operatorului serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București se înscriu în regulamentul serviciului, în caietul de sarcini și în contractul de gestiune, urmărindu-se asigurarea și menținerea echilibrului contractual pe toată durata de derulare a acestora.

(2) Operatorul serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București, indiferent de modul de organizare și/sau forma de proprietate, are calitatea de autoritate contractantă și are obligația de a efectua achiziții publice potrivit reglementărilor legale în vigoare.

Art. 42

Operatorul serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București are următoarele *drepturi*:

- a) să încaseze contravaloarea serviciului prestat corespunzător cantității și calității acestora;
- b) să propună autorității administrației publice locale ajustarea periodică a prețurilor și tarifelor în funcție de influențele intervenite în costurile de operare.

CONFORM CU ORIGINALUL

Art. 43

(1) Operatorul serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București are următoarele obligații:

a) să presteze serviciul public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București, în conformitate cu clauzele prevăzute în prezentul regulament și în caietul de sarcini al serviciului;

b) să respecte indicatorii de performanță stabiliți de autoritatea administrației publice locale în prezentul regulament sau conveniți prin contractul de gestiune a serviciului;

c) să furnizeze autorității publice locale informațiile solicitate și să asigure accesul la toate informațiile necesare verificării și evaluării funcționării și dezvoltării serviciului, în conformitate cu clauzele contractului de gestiune a serviciului și cu prevederile legale în vigoare;

d) să pună în aplicare metode performante de management care să conducă la reducerea costurilor de operare, inclusiv prin aplicarea procedurilor concurențiale, prevăzute de normele legale în vigoare pentru achizițiile publice de lucrări, bunuri și servicii.

(2) Pentru nerespectarea de către operator a indicatorilor de performanță stabiliți de autoritatea administrației publice locale în prezentul regulament sau conveniți prin contractul de gestiune a serviciului, se vor prevedea penalități, nivelul penalităților fiind precizat în mod obligatoriu în contractele de gestiunea serviciilor publice.

(3) Operatorul serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București are obligația să asigure finanțarea pregătirii și perfecționării profesionale a propriilor angajați astfel încât aceștia să cunoască modul de formare a congestiilor, măsurile care duc la inducerea traficului, măsurile necesare de vaporizare a traficului precum și alte exemple de măsuri care duc la o dezvoltare echilibrată a tuturor modalităților de transport relevante și schimbare spre modalități de transport mai curate și mai durabile.

SECȚIUNEA 3 DREPTURILE ȘI OBLIGAȚIILE BENEFICIARILOR

Art. 44

Beneficiarii serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București au următoarele *drepturi*:

a) acces neîngrădit la informațiile publice privind serviciul public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București;

b) garantarea accesului și dreptului de a beneficia de serviciul public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București;

c) de a beneficia de prevederile hotărârilor și deciziilor autorității administrației publice locale în legătura cu serviciul public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București.

Art. 45

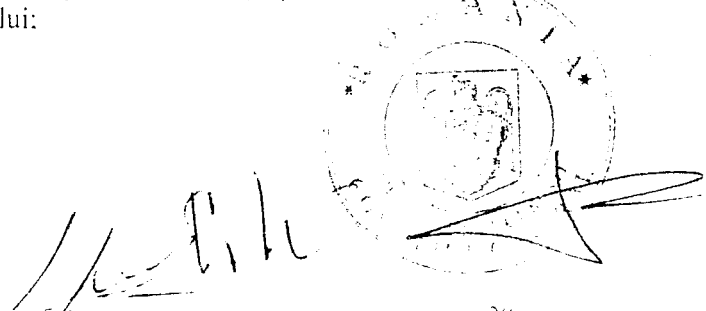
Beneficiarii serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București au următoarele *obligații*:

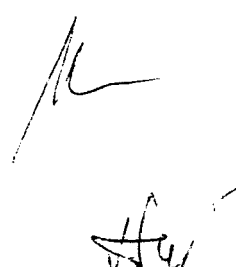
a) să respecte prevederile prezentului regulament, în caz contrar fiind sancționați contravențional;

b) să nu producă deteriorări ale echipamentelor și instalațiilor aferente sistemului;

c) să nu distrugă construcțiile și instalațiile utilitare aferente serviciului;

d) să nu ocupe cu construcții provizorii sau permanente zonele inventariate ca bunuri aparținând sistemului;





CONFORM CU ORIGINALUL

CAPITOLUL VI INDICATORI DE PERFORMANȚĂ

Art. 46.

(1) Indicatorii de performanță ai serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București se stabilesc prin Regulamentul serviciului și se aprobă de către autoritatea administrației publice locale.

Art. 47.

(1) Indicatorii de performanță reprezintă parametrii ce trebuie respectați de către operator în asigurarea serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București.

(2) Indicatorii de performanță au scopul de a asigura condițiile pe care trebuie să le îndeplinească serviciul, avându-se în vedere:

- a) continuitatea din punct de vedere cantitativ și calitativ;
- b) adaptarea permanentă la cerințele autorității administrației publice locale;
- c) soluționarea la timp a reclamațiilor referitoare la prestarea serviciului;
- d) înregistrarea activităților privind măsurarea prestațiilor în cadrul serviciului;
- e) modul de respectare și îndeplinire a obligațiilor asumate;
- f) îmbunătățirea parametrilor de calitate ai activității prestate;
- g) creșterea gradului de înfrumusețare a orașului.

(3) Autoritatea administrației publice locale poate aplica penalități contractuale operatorului în cazul în care acesta nu prestează serviciul la parametrii de eficiență și calitate la care s-a obligat ori nu respectă indicatorii de performanță ai serviciului.

Art. 48.

În conformitate cu competențele și atribuțiile legale ce îi revin, autoritatea administrației publice locale are acces neîngrădit la informațiile necesare stabilirii:

- a) modului de aplicare a legislației;
- b) modului de respectare și îndeplinire a obligațiilor asumate de operator;
- c) calității și eficienței serviciilor prestate la nivelul indicatorilor de performanță stabiliți;
- d) modului de administrare, exploatare, conservare și menținere în funcțiune, dezvoltare și/sau modernizare a sistemelor publice din infrastructura edilitar-urbană încredințată;
- e) modului de formare și stabilire a prețurilor, tarifelor și taxelor pentru serviciul public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București;
- f) respectării parametrilor ceruți prin prescripțiile tehnice și a normelor metodologice.

Art. 49.

Indicatorii de performanță ai serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București în *Anexa nr. 2* la prezentul regulament.

Art. 50.

Indicatorii de performanță prevăzuți în *Anexa nr. 2* la prezentul regulament au caracter minimal și pot fi suplimentați conform prevederilor legale, funcție de situațiile ce pot apare.

CAP. VII FINANȚAREA SERVICIULUI PUBLIC DE ADMINISTRARE A SISTEMULUI INTEGRAT DE MANAGEMENT AL TRAFICULUI ÎN MUNICIPIUL BUCUREȘTI

Art. 51

(1) Serviciul public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București este un serviciu public de interes local care desfășoară o activitate de natură economică... care se autofinanțează și sau prin alocatii bugetare, după caz.

CONFORM CU ORIGINALUL

(2) Finanțarea cheltuielilor curente de funcționare și exploatare ale serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București se asigură din veniturile proprii ale operatorilor și sau integral din bugetul local al unității administrativ teritoriale, după caz:

Art. 52

Cheltuielile curente pentru asigurarea funcționării propriu-zise a serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București și efectuării prestării activităților edilitar-gospodărești specifice acestora, respectiv pentru întreținerea, reabilitarea și exploatarea infrastructurii edilitar-urbane aferente, se asigură prin încasarea contravalorii prestației, pe baza tarifelor, prețurilor sau taxelor, aprobate legal, a unor sume reprezentând contravaloarea serviciilor furnizate, prestate, cu respectarea următoarelor condiții:

- a) organizarea și desfășurarea pe principii și criterii comerciale și concurențiale a activității prestate;
- b) protejarea autonomiei financiare a operatorilor;
- c) reflectarea costului efectiv al furnizării prestării serviciilor de administrare a sistemului integrat de management al traficului în structura și nivelul prețurilor sau ale taxelor locale practicate;
- d) ajustarea periodică a prețurilor, tarifelor și sau a taxelor;
- e) recuperarea integrală a cheltuielilor prin tarife, prețuri sau prin taxele locale;
- f) acoperirea prin tarife, prețuri și prin taxele locale cel puțin a sumelor investite și a cheltuielilor curente de funcționare și de întreținere a serviciilor de administrare a domeniului public și privat;
- g) calcularea, înregistrarea și recuperarea uzurii fizice și morale a mijloacelor fixe specifice infrastructurii edilitar-urbane aferente acestor servicii prin preț, tarif sau taxă în cazul gestiunii directe și prin redevență în cazul gestiunii delegate.

Art. 53

(1) Finanțarea și realizarea investițiilor aferente serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București se fac cu respectarea legislației în vigoare privind inițierea, fundamentarea, promovarea și aprobarea investițiilor publice, a legislației privind achizițiile publice de lucrări, bunuri și servicii și cu respectarea dispozițiilor legale referitoare la calitatea și disciplina în construcții, urbanism și amenajarea teritoriului.

(2) Finanțarea lucrărilor de investiții se asigură din următoarele surse:

- a) subvenții de la bugetul local, în funcție de natura și de modul de organizare și funcționare a serviciului de administrare a sistemului integrat de management al traficului;
- b) credite bancare, interne sau externe, garantate de autoritățile administrației publice locale sau de Guvern;
- c) sprijin nerambursabil obținut prin aranjamente bilaterale sau multilaterale;
- d) taxe speciale instituite în condițiile legii;
- e) participarea capitalului privat în cadrul unor contracte de parteneriat public-privat;
- f) transferuri de la bugetul de stat către bugetele locale pentru obiectivele incluse în cadrul unor programe de investiții realizate cu sprijin financiar extern, la a căror finanțare participă și Guvernul;
- g) venituri proprii ale operatorului;
- h) alte surse constituite, potrivit legii.

Art. 54

(1) Contractul de gestiune a serviciului va prevedea sarcinile concrete ce revin, pe de o parte, autorităților administrației publice locale și pe de altă parte, operatorului în ceea ce privește finanțarea și realizarea obiectivelor, respectiv ale programelor de investiții.

(2) Investițiile pentru reabilitarea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurii edilitar-urbane care se realizează din fonduri proprii ale operatorilor rămân în proprietatea acestora pe toată durata contractului de delegare a gestiunii, dacă la încheierea contractului nu s-a convenit altfel și se vor amortiza de către operator pe durata contractului. În contractul de delegare a gestiunii se va preciza modul de repartiție a bunurilor realizate la încetarea din orice cauză a contractului.

CONFORM CU ORIGINALUL

CAPITOLUL VIII RĂSPUNDERI ȘI SANCTIUNI

Art. 55

(1) Încălcarea dispozițiilor prezentului Regulament atrage răspunderea disciplinară, civilă, contravențională sau penală, după caz.

(2) Autoritățile administrației publice locale au dreptul să sancționeze operatorul serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București în cazul în care acesta nu furnizează nu prestează serviciul la nivelul indicatorilor de calitate și de eficiență stabiliți în regulamentul serviciului și în contractul de delegare a serviciului, prin:

a) aplicarea unor penalizări corespunzătoare prejudiciilor aduse utilizatorilor, suficient de mari pentru a determina operatorul să remedieze deficiențele constatate. Penalizările vor fi definite în regulamentul serviciului și în contractul de delegare a serviciului;

b) revocarea hotărârii prin care s-a aprobat delegarea de gestiune și rezilierea contractului de gestiune, dacă timp de 6 luni de la încheierea acestuia se constată încălcarea repetată a obligațiilor contractuale.

(3) Sancțiunile aplicate potrivit alin. (2) se comunică autorității naționale de reglementare.

(4) În situațiile prevăzute la alin. (2) lit. b) autoritatea administrației publice locale poate solicita autorității naționale de reglementare anularea licenței de operare.

Art. 52

Încălcarea dispozițiilor prezentului Regulament atrage răspunderea disciplinară, patrimonială, civilă, contravențională sau penală, după caz, în condițiile legii serviciilor comunitare de utilități publice nr. 225/2016, ale Ordonanței nr. 71/2002 și a actelor normative în vigoare.

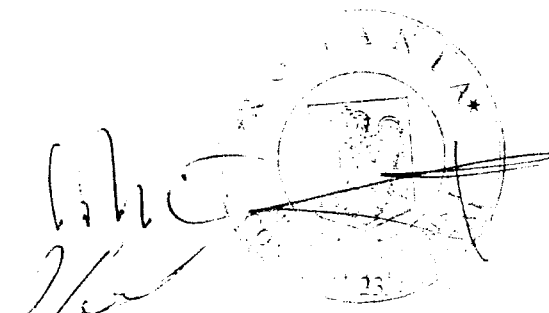
CAPITOLUL IX DISPOZIȚII FINALE

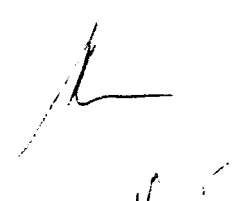
Art. 53

Regulamentul serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al traficului în municipiul București va fi aprobat de autoritatea administrației publice locale și va intra în vigoare la 30 de zile de la aprobarea sa.

Art. 54

Prezentul Regulament se va adapta ori de câte ori este cazul la modificările legislative din domeniu.





CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 1 la
Regulamentul serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al
traficului în municipiul București

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

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

Tabelul nr. 2 - Echipamente de monitorizare a traficului rutier

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

Tabelul nr. 3 - Utilaje, echipamente și mijloace de transport pentru desfășurarea activității de management al traficului

Tip	Necesar minim	Număr existent	Caracteristici	Starea tehnică	An de fabricație

ANEXA 1
17
24

St. I.

CONFORM CU ORIGINALUL

Tabelul nr. 4 - Lista intersecțiilor semaforizate, conectate la sistemul de management al traficului din București

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

hmc
2/1/2011

h

h

CONFORM CU ORIGINALUL

Anexa 2 la
Regulamentul serviciului public de administrare a sistemului integrat de management al
traficului în municipiul București

Indicatorii de performanță serviciului public de administrare a sistemului integrat de
management al traficului în municipiul București

I.1.	Numărul de intersecții semaforizate interconectate la C.C.T.U., raportat la numărul total de intersecții semaforizate din sistemul integrat de management al traficului
I.2.	Numărul de intersecții dotate cu camere video interconectate la sistemul de supraveghere și coordonare centrală (C.C.S.S.) raportat la numărul total de intersecții din sistemul integrat de management al traficului
I.3.	Numărul de bucle inductive interconectate la sistemul de supraveghere și coordonare centrală (C.C.S.S.) raportat la numărul total de bucle instalate în sistemul integrat de management al traficului: a) bucle longitudinale; b) bucle transversale; c) bucle avansate;
I.4.	Numărul zilnic de semafoare interconectate la C.C.T.U. care nu au funcționat pentru o perioadă de: a) ≤ 30 minute în orele de vârf (07.00-09.00 și 16.00-18.00); b) ≥ 30 minute în orele de vârf (07.00-09.00 și 16.00-18.00);
I.5.	Numărul zilnic de camere video interconectate la C.C.T.U. care nu au funcționat pentru o perioadă $>$ de o oră
I.6.	Numărul zilnic de bucle inductive interconectate din sistem care nu au funcționat
I.7.	Durata medie de deplasare a mașinilor în zona municipiului București între perechi origine - destinație. O creștere a timpului de deplasare peste procentul anual poate constitui penalizare
I.8.	Timpul mediu de așteptare a mașinilor în intersecțiile semaforizate la orele de vârf seara
I.9.	Timpul mediu de așteptare a mașinilor în intersecțiile semaforizate la orele de vârf dimineața
I.10.	Densitatea traficului măsurată în unități km de parcurs
I.11.	Timpul mediu de așteptare al autobuzelor troleibuzelor tramvaielor în intersecțiile semaforizate
I.12.	Regularitatea serviciului de transport public local oriunde se acordă prioritate în principal vehiculelor întârziate
I.13.	Timpul necesar identificării și intervenției la evenimente
I.14.	Timpul necesar remedierii defecțiunilor avariilor echipamentelor de pe teren: a) semafoare; b) camera video; c) bucle inductive.
I.15.	Densitatea traficului exprimată în vehicule km
I.16.	Numărul de reclamații ale participanților la trafic privind calitatea serviciilor sistemului integrat de management al traficului. a) numărul de reclamații care s-au dovedit a fi justificate; b) numărul de reclamații la care s-a răspuns în termenul legal, raportat la numărul total de reclamații; c) numărul de reclamații rezolvate raportat la numărul de reclamații justificate
I.17.	Numărul de accidente produse de nefuncționarea sistemului integrat de management al traficului
I.18.	Despăgubiri plătite de operatorul serviciilor din sistemul integrat de management al traficului datorate nefuncționării sistemului
I.19.	Intensitatea traficului rutier (veh oră sau veh 24 ore etc.) în principalele noduri
I.20.	Interspațiul de succedare între vehicule care se succed pe principalele artere de circulație ale municipiului București
I.21.	Viteza tehnică de circulație (km h, km s)

Indicatorii de performanță, precum și valorile vor fi revizuiți în urma studiilor și a monitorizării în teren pe o perioadă de cel puțin 1 an de zile de la începutul contractului de gestionare a serviciului.