



**CAIET DE SARCINI
PRIVIND ACHIZITIA PUBLICA**

**Servicii de elaborare a documentelor: STUDIU DE TRAFIC ȘI POLITICA DE PARCARE la
nivelul Municipiului Piatra Neamț**

Scopul aplicării prezentei proceduri este atribuirea Contractului de servicii pentru achiziția publică de Servicii de elaborare a documentelor: STUDIU DE TRAFIC ȘI POLITICA DE PARCARE la nivelul Municipiului Piatra Neamț.

Prezenta documentație s-a întocmit în conformitate cu prevederile Legii nr.98/2016 privind achizițiile publice și ale HG 395/2016 privind aprobarea Normelor Metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică și a acordului - cadru din Legea nr.98/2016. Nerespectarea de către ofertanți a prevederilor prezentului Caiet de Sarcini conduce la considerarea ofertei ca neconformă.

I. PREZENTARE GENERALA

1.1. Beneficiarul proiectului:

UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALA MUNICIPIUL PIATRA NEAMȚ

1.2. Organizatorul procedurii de achizitie:

UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALA MUNICIPIUL PIATRA NEAMȚ

Str. Ștefan cel Mare nr.6-8, Piatra Neamt 610101

Tel: 0040 233 218991

Fax: 0040 233 215374

E-mail: infopn@primariapn.ro www.primariapn.ro

1.3. Denumirea obiectivului de investiții:

Obiectivul de investiții al prezentului contract este:

" Servicii de elaborare a documentelor: STUDIU DE TRAFIC ȘI POLITICA DE PARCARE la nivelul Municipiului Piatra Neamț"

1.4. Generalități

Primăria Municipiului Piatra Neamt intenționează să acceseze fonduri nerambusabile prin POR 2014 - 2020 Axa prioritară 4. Sprijinirea tranziției către o economie cu emisii scăzute de carbon; PRIORITATEA DE INVESTITII 4.1, Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă aferente proiectelor integrate la nivelul Municipiului Piatra Neamț.

Studiul de trafic este un document strategic necesar în fundamentarea soluțiilor de intervenție asupra infrastructurii rutiere și a resistemizării acesteia, cu impact în toate proiectele de mobilitate urbană care vor fi propuse de municipiul Piatra Neamț în cadrul programului Operațional Regional Axa 4.1 și va însoți în mod obligatoriu cererea de finanțare în cazul proiectelor de mobilitate urbană. Apariția aglomerărilor pune în evidență faptul că se tinde spre atingerea limitei de capacitate a rețelei, modificându-se intensitatea traficului și influențându-se negativ calitatea infrastructurilor până la momentul apariției imposibilității de deplasare și deci a blocajului (ambuteiaj, străzi pline, vehicule blocate).

Prin măsurile/activitățile propuse în cadrul obiectivului specific 4.1, se va urmări în principal îmbunătățirea eficienței transportului public de călători, timpilor săi de parcurs, accesibilității transferului către acesta de la autoturisme personale, precum și a transferului de la autoturisme către modurile nemotorizate de transport. De asemenea, se va urmări ca utilizarea autoturismelor personale să devină o opțiune mai puțin atrăgătoare din punct de vedere economic și al timpilor de parcurs, față de utilizarea transportului public/ a modului de nemotorizare, creându-se astfel condițiile de reducere a emisiilor de CO₂. Dintre măsurile operaționale obligatoriu a fi întreprinse de către solicitant la nivelul municipiului, se numără și reglementarea politicii parcarilor.

II. Obiectul Contractului

Obiectul contractului îl reprezintă elaborarea Studiului de trafic și a Politicii de Parcare pentru realizarea documentațiilor tehnico-economice și a Cererilor de Finanțare și monitorizarea proiectelor propuse prin PMUD la nivelul municipiului Piatra Neamț.

Prin studiul de trafic se va analiza sistemul de circulație existent, în vederea transformării într-un sistem nou, eficient care să urmărească asigurarea circulației între importantele puncte de interes: cartiere de locuințe, platforma industrială, etc. precum și dimensionarea capacității de circulație a arterelor.

Astfel, în contextul implementării proiectelor de mobilitate urbană cu finanțare nerambursabilă prin intermediul Programului Operațional Regional 2014-2020 este cu atât mai importantă fundamentarea investițiilor pentru a asigura sustenabilitatea acestora pe termen mediu și lung.

Modelul de trafic se va realiza la un nivel suficient de detaliat pentru a permite evaluarea intersecțiilor și a arterelor din zona studiată. În cadrul raportului, vor fi generate planșe, emise concluzii și recomandări care vor acoperi scenariile aferente.

Analiza de trafic va cuprinde următoarele activități:

- Contorizări de trafic, pe direcții de deplasare, pe tipuri de vehicule, cel puțin 3 ore pe zi (în intervalele orare 7:00 - 10:00 și 15:00 - 18:00), timp de 2 (două) zile (o zi în timpul săptămânii și o zi în zilele libere -weekend) în minim 7 intersecții/puncte critice majore din rețeaua de drumuri supusă studiului;
- Efectuarea releveului pe toate străzile și drumurile din zona propusă spre analiză (elemente geometrice, modul de reglementare a circulației, tipul și starea părții carosabile);
- Realizarea modelului de trafic și a rețelei de circulație existente;
- Identificarea disfuncționalităților din punct de vedere al desfășurării circulației;
- Prezentarea unei simulări de trafic realizată cu un software recunoscut la nivel internațional: la nivelul rețelei existente supusă studiului;
- Prezentarea unei simulări de trafic cu un software recunoscut la nivel internațional: la nivelul rețelei propuse.

Pentru convergența cu documentele strategice de finanțare aferente infrastructurii rutiere și creșterea atractivității utilizării transportului public și a siguranței utilizării modurilor nemotorizate de transport se vor analiza emisiile de gaze cu efect de sera conform analizei GES. (tone echivalent CO₂/an).

În elaboarea Studiului de Trafic, proiectantul trebuie să ia în vedere faptul că sistemul de transport rutier al municipiului Piatra Neamț să asigure satisfacerea cerințelor și nevoilor comunității locale, prin asigurarea posibilităților cetățenilor de a se deplasa fără a fi expuși la riscuri personale majore, de asemenea se va avea în vedere și încurajarea populației, în scopul utilizării transportului public urban și a mijloacelor alternative nemotorizate de mobilitate. Modelul de trafic realizat trebuie să fie foarte detaliat, cu scopul de a permite evaluarea intersecțiilor și a arterelor din zona studiată.

În elaborarea Studiului de Trafic, proiectantul trebuie să ia în considerare Anaxa M, respectiv:

1. Aspecte generale

Proiectele finanțate prin Obiectivul Specific 4.1 al POR 2014-2020 trebuie să răspundă unei/unor priorități definite în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă, respectiv să se încadreze în nevoile și în soluțiile identificate în acesta, dar în același timp obiectivele și activitățile proiectului trebuie să fie aliniate cu cele sprijinite prin Programul Operațional Regional 2014-2020. Astfel, proiectul va conține un pachet de măsuri (privind infrastructura și mijloacele de transport/operationale/organizaționale) care vor contribui la promovarea și îmbunătățirea transportului public de călători și/sau a modurilor nemotorizate de transport, implicit la încurajarea și facilitarea transferului către acestea de la transportul individual cu autoturisme.

Obiectivul general al proiectelor finanțate prin O.S. 4.1 poate fi, după caz, acela de a asigura un serviciu eficient de transport public de călători și/sau de a îmbunătăți condițiile pentru utilizarea modurilor nemotorizate de transport, în vederea reducerii numărului de deplasări cu transportul privat (cu autoturisme) și reducerea emisiilor de echivalent CO₂ din transport.

Dintre obiectivele specifice posibile ale acestor proiecte, enumerăm următoarele:

- ✓ îmbunătățirea calității călătoriilor cu transportul public și modurile nemotorizate, prin creșterea standardelor de calitate și siguranță în utilizarea acestor moduri de transport;
- ✓ scurtarea timpului de călătorie pentru transportul public, **fără a înrăutăți condițiile de trafic** în aria de studiu și în afara acesteia;
- ✓ creșterea frecvenței transportul public, **fără a înrăutăți condițiile de trafic** în aria de studiu și în afara acesteia;
- ✓ reducerea congestiei din traficul rutier, a accidentelor și a impactului negativ asupra mediului prin scăderea cotei modale¹ a transportului privat cu autoturismele etc;

După cum s-a menționat și în cuprinsul ghidului specific, evaluarea proiectelor în ceea ce privește încadrarea în Obiectivul specific 4.1 se va realiza inclusiv pe baza datelor, analizelor, ipotezelor și prognozelor ce rezultă din **studiul de trafic realizat la nivelul ariei de studiu a fiecărui proiect**, inclus în PMUD și propus spre finanțare. Din acest studiu trebuie să rezulte, în primul rând, impactul măsurilor propuse prin proiect asupra transferului unei părți din cota modală a transportului individual cu autoturisme, către transportul public și modurile nemotorizate de transport.

Impactul transferului de la transportul cu autoturisme către transportul public și modurile nemotorizate de transport se va traduce în principal, în reducerea emisiilor de echivalent CO₂ din transport.

2. Aria de studiu

În studiul de trafic se va stabili și justifica extinderea **ariei de studiu a fiecărui proiect, în cadrul căreia se estimează că măsurile/activitățile din proiect vor avea un impact semnificativ**, în primul rând, din punct de vedere al transportului, dar și al efectelor acestuia asupra mediului. În acest sens, elaboratorul studiului de trafic se va asigura că aria de studiu este suficient de cuprinzătoare, astfel încât impactul proiectului să poată fi surprins. Pentru anumite proiecte, aria de studiu poate coincide cu locația proiectului, pentru alte proiecte această arie poate fi mai extinsă decât locația efectivă a proiectului sau, în cazul localităților urbane de mai mici dimensiuni și a proiectelor cu o localizare mai extinsă, această arie poate fi stabilită la nivelul întregii localități urbane.

¹ Repartiția procentuală a modului de utilizare a tipurilor de transport;

Traseele/rutele pe care este deviat o parte din traficul inițial, urmare a măsurilor/activităților din proiect, dacă este cazul (de ex. în cazul activităților/proiectelor privind crearea zonelor pietonale), vor fi incluse în aria de studiu a fiecărui proiect și se va demonstra în acest studiu că proiectul prin măsurile/activitățile sale determină reducerea traficului, nu conduce la înrăutățirea condițiilor de trafic în aria de studiu a proiectului, dar nici în afara ariei de studiu.

Se vor face precizări privind populația care locuiește în aria de studiu a fiecărui proiect (număr, procent din populația UAT municipiu/oraș/comună, structura pe grupe de vârstă), precum și, pe scurt, prognozele privind evoluția acesteia, ținând seama de analizele/prognozele din P.M.U.D, cu influență asupra transportului.

Se vor prezenta pe scurt particularitățile/problemele înregistrate privind transportul privat de călători/transportul public de călători/transportul nemotorizat, după caz, în aria de studiu a proiectului.

3. Colectarea datelor de trafic privind situația existentă

Pentru a se permite o estimare cât mai precisă a reducerii emisiilor de echivalent de CO₂, este necesară colectarea datelor din aria de studiu a fiecărui proiect, pe cât posibil, pe categorii pe vehicule, tip de combustibil, norme tehnice privind emisiile etc. ținând seama de datele de intrare necesare pentru Anexa 4.1.4 *Instrument pentru Calcularea Emisiilor de Gaze cu Efect de Seră din Sectorul Transporturilor* sau pentru modulul de calculare GES din modelul de transport, după caz.

Se pot realiza măsurători în locațiile specifice ale fiecărui proiect privind:

- ✓ numărul, tipul, viteza medie a vehiculelor;
- ✓ numărul, viteza medie și frecvența mijloacelor de transport public de călători;
- ✓ fluxurile de pasageri care utilizează transportul în comun;
- ✓ fluxurile de pietoni și de persoane care utilizează bicicleta;
- ✓ nivelul de congestie/întârziere în trafic etc.;

În funcție de complexitatea și natura proiectului, dintre metodele de colectare a datelor privind caracteristicile actuale ale mobilității în aria de studiu a proiectului, se poate recurge la: efectuarea interviurilor privind mobilitatea populației, realizarea recensămintelor de circulație, realizarea anchetelor privind originea/destinația deplasărilor etc.

4. Prognozele de trafic pentru scenariile "fără proiect" și "cu proiect"

Scenariul "fără proiect" ("A face minimum" sau "Business as usual") este scenariul de referință față de care este comparată opțiunea (opțiunile, dacă este cazul) scenariului "cu proiect". Scenariul de referință presupune continuarea situației existente, dar poate include și alte investiții care sunt așteptate să se realizeze înainte de anii stabiliți/avuți în vedere, aflate în implementare sau cu avizele luate, dar având finanțarea asigurată.

Scenariul "cu proiect" ("A face ceva") reprezintă situația viitoare care are la baza scenariul "fără proiect" descris mai sus, dar care include și opțiunea de realizare a proiectului în cauză.

În cadrul studiului de trafic trebuie să se realizeze evaluarea cererii de transport prezente și viitoare, iar prognoza cererii se va realiza în acord cu previziunile privind variația cererii (evoluția, tendințele generale) estimate în cadrul P.M.U.D. (de ex. în cadrul sub-capitolului 3.6 *Prognoze*), de exemplu: rata de creștere a traficului din studiul de trafic, raportat la cea din P.M.U.D.

Anii de prognoză

Prognozele de trafic se realizează pentru scenariul "fără proiect" și pentru scenariul "cu proiect", pentru minimum primul an de implementare a proiectului (anul de bază, fără proiect), primul an de după finalizarea implementării proiectului (primul an în care proiectul va fi operațional),

ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare. S-au ales acești ani de prognoză pentru a se analiza situația după stabilizarea traficului și transferul modal de după finalizarea proiectului, pe toată perioada de durabilitate a contractului de finanțare. Pentru anii din intervalele vizate de studiu se pot folosi interpolări lineare pentru a indica evoluția traficului.

Ipoteze și prognoze

Plecând de la situația existentă, având în vedere proiectele/măsurile care sunt în curs de implementare/cu avizele și finanțarea asigurate, precum și pe baza ipotezelor referitoare la continuarea situației existente în ceea ce privește transportul în aria de studiu, se va contura scenariului "fără proiect".

"Scenariul cu proiect" se va contura pe baza ipotezelor referitoare la influența măsurilor/activităților din opțiunea selectată a proiectului asupra transportului, inclusiv asupra cererii și ofertei de transport².

Se vor menționa ipotezele avute în vedere, corelate cu ipotezele P.M.U.D., precum și rezultatele preconizate pentru fiecare scenariu în parte.

Prognozele se vor realiza, de principiu, cu referire la aceleași elemente măsurate în etapa de stabilire a situației existente (a se vedea punctul 3 din acest model).

De exemplu, pentru scenariul „fără proiect”, viteza medie a autobuzelor este de ... km/h, iar viteza medie a autoturismelor este de ... km/h, iar în scenariul „cu proiect” viteza medie a autobuzelor este de ... km/h, iar viteza medie a autoturismelor este de/rămâne de ... km/h (bazat pe ipotezele că în cazul scenariului „cu proiect” ... [se vor enumera]).

Cererea de transport

Ca exemplu, datele privind cererea de transport pentru scenariul „cu proiect” și „fără proiect” pot fi sumarizate conform tabelului de mai jos, la nivelul fiecărui an indicat în tabel.

Pe baza analizei distribuției modale (dacă este posibil, pe baza unui modul de distribuție modală din modelul de transport), în cadrul tabelului se va evidenția eventuala creștere a numărului de deplasări cu transportul public sau cu mijloace alternative de transport, urmare a implementării proiectului.

	Primul an de implementare a proiectului (anul de bază)	Primul an de după finalizarea implementării proiectului	Ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare
Scenariul "fără proiect"			
Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele			
Transport public ³	% sau nr.		
Transport nemotorizat			

² Se pot avea în vedere și măsurile/activitățile proiectelor complementare, conform secțiunii 1.4 din ghidul specific;

³ Datele pot fi separate pe mai multe sub-sisteme de transport, după caz.

Transport privat			
Scenariul "cu proiect"			
Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele			
Transport public			
Transport nemotorizat			
Transport privat			

Se vor explicita toate rezultatele din tabel, atât în ceea ce privește procentul/numărul de deplasări cu transportul public/cu mijloace alternative de transport/transport privat și evoluția cotelor modale aferente acestor moduri de transport.

De exemplu, în cazul **transportului public**, se poate explicita cererea pentru fiecare an de prognoză, ce poate fi compusă din *cererea existentă* (de ex. pasagerii care deja utilizau transportul public în scenariul "fără proiect" în procent/număr de ... %/...), *relocată* (pasagerii atrași de la transportul individual la transportul public în procent/număr de ... %/...) etc.

Pentru **transportul privat**, se poate prezenta sub forma tabelară mai detaliată situația "fără proiect" și "cu proiect" (situația sumarizată în tabelul de mai sus), în ceea ce privește tipurile de vehicule etc, în vederea calculării emisiilor de CO₂ evitate.

Oferta de transport (opțional)

Pot fi realizate estimări privind oferta de transport, în scenariul "fără proiect"/"cu proiect" cu referire la cele trei moduri de transport din tabelul de mai sus. Informațiile sunt exprimate în km parcurși de vehicule pe an, care reprezintă produsul dintre numărul de vehicule care parcurg o anumită distanță și distanța respectivă.

În cazul transportului public, datele sunt corelate cu valorile, clauzele din contractul de servicii publice de transport public de călători, încheiat cu operatorul de transport.

Metodologie de elaborare a documentatiei privind Calculul Emisiilor GES

Calculul emisiilor GES la nivelul ariei de impact a proiectului se va realiza în conformitate cu prevederile Ghidului Solicitantului POR 4.1, Instrumentul pentru calcularea emisiilor GES (Anexa 4.1.4.a la Ghidul Solicitantului), urmărind formularele tip, anexa la Ghidul Solicitantului.

Metodologie de elaborarea proiectului privind Politica de Parcare

Politica de parcare în aria de impact a fiecărui proiect, aprobată prin Hotărâre a Consiliului Local, este un document obligatoriu pentru asigurarea eligibilității proiectului inclus în PMUS și propus spre finanțare.

Continutul cadru propus pentru Politica de Parcare este următorul:

1. Informații generale privind politica de parcare

1.1. Titlu

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)

1.4. Beneficiarul investiției

1.5. Elaboratorul studiului privind politica de parcare

1.6. Lista abrevieri

1.7. Referințe legale

2. Situația actuală la nivelul ariei de impact a proiectului

2.1. Prezentarea ariei de impact a proiectului

- Amplasament
- Retea stradala
- Populație, zone de densitate, populație totala strazi/cartiere in aria de impact
- Nivelul de motorizare la nivelul ariei de impact (numar autovehicule)
- Alte elemente care atrag trafic si genereaza cerere pentru locuri de parcare
- Situația actuală a locurilor de parcare:
 - o raport cerere/oferta locuri de parcare
 - o Numar total de locuri de parcare: locuri reglementate/ nereglementate
 - o Tipuri locuri de parcare: parcarile de rezidență, parcarile termen scurt, parcarile libere
 - o Venituri generate: locuri de parcare reglementate
 - o Rezultatele cercetării sociologice privind locurile de parcare
 - o Impactul parcarilor asupra traficului, fluenței in trafic si a capacității de circulație pe arterele ariei de impact a proiectului

2.2. Prezentarea proiectului investitional

- Descrierea proiectului investitional
- Principalele propuneri privind parcarile din zona de impact a proiectului

3. Politica de parcare la nivelul zonei de impact a proiectului investitional

3.1. Situația parcarilor in urma proiectului investitional

- raport cerere/oferta locuri de parcare
- Numar total de locuri de parcare: locuri reglementate/ nereglementate
- Tipuri locuri de parcare: parcarile de rezidență, parcarile termen scurt, parcarile libere
- Venituri generate: locuri de parcare reglementate
- Rezultatele cercetării sociologice privind locurile de parcare

3.2. Regulamentul privind parcare in zona de impact a proiectului

3.3. Politica tarifara privind parcare in zona de impact a proiectului

3.4. Cadrul institutional privind implementarea si monitorizarea politicii de parcare

4. Recomandari privind pasii de urmat pentru implementarea solutiei recomandate

4.1. Elemente de ordin juridic, procedural

4.2. Calendar de implementare

5. Concluzii

5.1. Rezultate estimate privind alinierea cu obiectivele PMUD; contribuție la atingerea obiectivelor si indicatorilor de proiect

Pentru realizarea proiectului privind Politica de Parcare in aria de impact a proiectului, se vor avea in vedere urmatoarele considerente:

Proiectantul/Consultantul va urmări, prelua informații și le va prelucra, pentru stabilirea următoarelor date:

- Analiza situației actuale privind locurile de parcare: se va urmări stabilirea cu exactitate a raportului cerere/oferta pentru locurile de parcare în aria de studiu, cu simularea impactului proiectului asupra acestui raport (scenariul „Do Something” față de scenariul „Do Nothing”)
- Analiza situației actuale asupra veniturilor generate, cu simularea impactului economico-financiar al proiectului de investiție (scenariul „Do Something” față de scenariul „Do Nothing”)
- Analiza situației actuale asupra traficului și fluentei, cu micro-simulări de trafic pentru stabilirea impactului proiectului asupra acestei fluente și nivelului de serviciu al infrastructurii (scenariul „Do Something” față de scenariul „Do Nothing”)

Proiectantul/Consultantul va ilustra grafic toate informațiile prelucrate.

Proiectantul/Consultantul va utiliza un soft de modelare a traficului și va realiza simularile de trafic aferente proiectului investițional.

III. Livrabile:

Studiul de Trafic și Politica de parcare vor fi realizate în conformitate cu prevederile naționale și europene în vigoare.

Pentru autentificarea utilizatorilor, beneficiarul/operatorul sistemului va trebuie să respecte prevederile legale privind protecția datelor cu caracter personal.

Proiectantul va presta următoarele servicii, pentru fiecare proiect, în conformitate cu prevederile ghidului solicitantului pentru obiectivul specific 4.1 – POR 2014-2020 cu modificările și completările ulterioare:

- ❖ Studiul de trafic aferentă fiecărui proiect care urmează a fi depus la finanțare prin POR 2014-2020 – Axa 4.1 (a se vedea lista de proiecte atașată)
- ❖ Foi de calcul al emisiilor echivalente GES
- ❖ Calibrarea și validarea modelului anului de baza
- ❖ Testarea schemei proiectului
- ❖ Politica de parcare aferentă fiecărui proiect care urmează a fi depus la finanțare prin POR 2014-2020 – Axa 4.1 (a se vedea lista de proiecte atașată)

a) Obligațiile Consultantului

Consultantul va asigura expertiza necesară implementării activităților proiectului, elaborării livrabilelor și atingerii rezultatelor așteptate.

Se solicită ca experiența profesională – prestarea în ultimii 3 ani a cel puțin un contract similar, anume Studiu de trafic și Politică de parcare. Experiența similară poate fi demonstrată prin unul sau mai multe contracte, fără a limita numărul acestora sau valoarea, însă este obligatoriu ca ofertantul să aibă experiență în proiectarea tuturor obiectelor contractului.

Pentru demonstrarea capacității profesionale, ofertanții vor trebui să prezinte copii conform cu originalul după contractele de prestări servicii și a proceselor verbale de predare-primire de recepție sau recomandări din partea beneficiarilor respectivelor servicii.

Ofertantul va asigura alocarea de resurse umane cu înaltă calificare, familiarizate cu sarcinile primite și va asigura în permanentă disponibilitatea resurselor corespunzătoare.

Proiectantul va asigura expertiza necesară implementării activităților proiectului, elaborării livrabilelor și atingerii rezultatelor așteptate.

Din punct de vedere tehnic, este necesar ca ofertanții să dispună pentru realizarea contractului de următorul personal de specialitate.

- ❖ Manager de proiect – studii superioare, specializări de natură tehnică (sarcini - coordonarea activității întregii echipe de elaborare a studiului, centralizarea și filtrarea datelor primare, corelarea cu documentele strategice și menținerea legăturii cu beneficiarul);
- ❖ Expert infrastructură de transport - studii superioare în domeniul transporturilor (sarcini - măsuratori de trafic, relevee, analiză și expertizare disfuncționalități și identificare soluții primare propuse pentru optimizare).
- ❖ Pentru îndeplinirea acestui nivel minim impus, aferent personalului-cheie responsabil de îndeplinirea contractului ce urmează a fi atribuit, ofertantul va prezenta copii certificate pentru conformitatea cu originalul ale diplomelor /certificatelor/ atestatelor de studii menționate în CV/ legitimațiilor vizate la zi sau documente similare, precum și CV-urile semnate de titulari, anexate pentru fiecare persoană în parte din cele solicitate mai sus.

Ofertantul va asigura un nivel maxim de transparență și va lansa din timp atenționări către Beneficiar asupra oricărui element care poate să pună în pericol îndeplinirea la timp și corespunzătoare a unei activități sau a unui document al proiectului.

Ofertantul va asigura transmiterea la timp, corectă și completă a documentelor și informațiilor, permitând părții destinate un timp suficient să răspundă și să ia măsuri în baza informațiilor primite.

Ofertantul se obligă să respecte legislația în vigoare care reglementează condițiile la locul de muncă. Ofertantul va asigura baza logistică necesară pentru buna desfășurare a activităților în teren, precum și pentru realizarea documentațiilor suport implicate.

Ofertantul va pune la dispoziția autorității contractante o echipă formată din personal cu competențe și experiență dovedite, capabil să ducă la bun sfârșit sarcinile definite prin prezentul document, astfel încât în final să obțină îndeplinirea obiectivului general al contractului, în condițiile respectării cerințelor de calitate, a termenelor stabilite.

Alte precizări:

- Toată documentația tehnico-economică va respecta cerințele specifice, tehnice și financiare prevăzute de Ghidul general Programul Operational Regional 2014-2020 și Ghidul specific Axa 4, PI 4e, OS 4.1.
- Documentația va conține inclusiv Lista de echipamente, dotări, mijloace de transport în comun și/sau lucrări și/sau servicii cu încadrarea acestora în secțiunea de cheltuieli eligibile/neeligibile.
- Documentația va prevedea măsuri pentru asigurarea egalității de șanse, de gen și nediscriminare, măsuri de adaptare la schimbările climatice, la prevenirea și gestionarea riscurilor și măsuri care conduc la utilizarea eficientă a oricăror resurse (energie electrică, apă, combustibil, aer, timp etc.);
- Durata de realizare a obiectului contractului: 45 de zile calendaristice de la intrarea în vigoare a contractului de servicii;
- Documentația (parte scrisă și parte desenată) se va preda trei exemplare originale tipărite și în variantă electronică (format editabil și pdf).

IV. Modul de alcătuire a ofertei tehnice

Oferta tehnică va prezenta în mod succint, dar concret, modul de îndeplinire a cerințelor din prezentul Caiet de Sarcini.

În cadrul ofertei tehnice ofertanții vor trebui să prezinte metodologia de realizare a documentațiilor tehnice solicitate, cu prezentarea pașilor și a activităților necesare a parcurse. Se va prezenta modul de corelare a informațiilor dintre documentele elaborate.

Ofertantul va elabora propunerea tehnică în conformitate cu cerințele prevăzute în prezentul Caiet de sarcini și cu formularul de propunere tehnică. Informațiile din propunerea tehnică trebuie să permită identificarea cu ușurință a corespondenței cu specificațiile minime, precum și cu toate cerințele impuse în Caietul de sarcini.

Cerințe referitoare la modul de organizare a activităților personalului cheie, precum și o planificare adecvată a resurselor umane și a activităților

Având în vedere specificul și complexitatea activităților ce trebuie îndeplinite în vederea realizării Studiului de trafic și a Politicii de parcare, precum și necesitatea coordonării adecvate în timp, atât a activităților, cât și a personalului cheie implicat, pe toată durata de execuție a contractului, Ofertantul va prezenta autorității contractante următoarele:

- a) resursele (umane și materiale) și realizările corespunzătoare fiecărei activități;
- b) atribuțiile membrilor echipei de implementare a activităților contractului și interacțiunea sarcinilor și responsabilităților acestora;
- c) încadrarea în timp, succesiunea și durata activităților propuse în vederea elaborării studiului de trafic.

Ofertantul va prezenta metodologia de Elaborare a Studiului de trafic, modul în care va îndeplini cerințele din Ghidul solicitantului POR 4.1 și v-a prezenta modul de obținere a indicatorilor rezultați din prognozele de trafic.

Ofertantul va trebui să prezinte lista datelor de intrare și a datelor de ieșire necesare elaborării Studiului de trafic. Pentru elaborarea studiului de trafic se vor realiza activități de culegere a datelor din teren, măsurători de trafic prin puncte de recensământ, care să acopere toate categoriile de deplasări.

Ofertantul va propune și va justifica în oferta tehnică o listă a amplasamentelor în care se vor realiza aceste măsurători de trafic.

Pentru elaborarea politicii de parcare, ofertantul va prezenta în oferta tehnică metodologia de elaborare propusă și va prezenta modul în care datele de intrare și de ieșire din politica de parcare propusă vor fi corelate cu celelalte documente livrabile ale prezentului contract.

V. Durata de prestare a serviciului. Durata contractului

Durata de prestare a serviciului este de maxim 45 de zile de la data semnării contractului. Durata contractului este de 12 luni, astfel încât părțile semnatare ale contractului să își îndeplinească toate obligațiile contractuale, cu referire, în mod special la obligația Prestatorului de a soluționa toate cerințele Autorității contractante, rezultate din perioada de evaluare a documentației tehnico-economice de către CTE a beneficiarului și a evaluatorilor POR AP4, PI4e.

VI. Evaluarea ofertelor

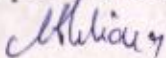
Stabilirea ofertei câștigătoare se realizează prin aplicarea criteriului de atribuire „Prețul cel mai scăzut”.

VII. Modalități de plată

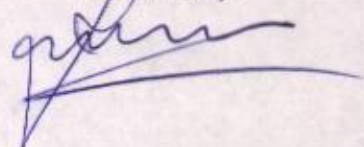
Plata serviciilor se va realiza după încheierea procesului de recepție calitativă și cantitativă a documentației „Studiu de trafic” și „Politica de parcare”, la nivelul Municipiului Piatra Neamț; acest PV se va elabora ulterior obținerii avizului CTE din cadrul Primăriei Piatra Neamț.

Plata se va face în maxim 30 de zile în baza facturilor emise și acceptate la plată.

DIRECTOR EXECUTIV DDIP
Olimpia Iuliana Adam



Întocmit,
Marius Ioviță



Anexă la Caietul de Sarcini nr.....

Lista proiectelor care fac obiectul prezentei documentații

PROIECTE PRIORITARE PRIMARIA PIATRA NEAMT 2014-2020 POR 4.1	
Cod	Proiect
PN1.0	Piata Stefan cel Mare - zona pietonala si reconfigurare Str Republicii
PN2.0	Reorganizarea coridorului principal de mobilitate urbana pe axa est-vest
PN3.0	Regenerare urbana a coridorului secundar de mobilitate pe axa est-vest - Etapa I
PN3.2	Modernizare coridor integrat de mobilitate est-vest - Bd Mihai Viteazul
F	Implementare sistem management inteligent al traficului
D	Modernizarea statiilor de asteptare TP
H	Implementare sistem bike-sharing
PROIECTE REZERVA PRIMARIA PIATRA NEAMT 2014-2020 POR 4.1	
Cod	Proiect
PN1.1	Regenerare urbana str. Mihai Eminescu - zona de promenada si transport alternativ
PN2.1	Pasaj pietonal si velo in Piata Mihail Kogalniceanu
PN1.2	Accesibilitate eco intre zona de nord si zona centrala
PN4.0	Modernizarea str. Fermelor
PN8.1	Amenajarea coridoarelor pietonale si semi-pietonale - Etapa II
PROIECTE PRIORITARE CONSILIUL JUDETEAN NEAMT 2014-2020 POR 4.1	
Cod	Proiect
G	Modernizarea si dotarea autobazei Troleibuzul SA [pentru acomodare autobuze electrice]
E	Implementare sistem e-ticketing [inclusiv fleet management]
A	Achizitia de mijloace de transport electrice - autobuze electrice [Etapa 1]
PROIECTE REZERVA CONSILIUL JUDETEAN NEAMT 2014-2020 POR 4.1	
Cod	Proiect
A	Achizitia de mijloace de transport electrice - autobuze electrice [Etapa 2]
G	Modernizarea si dotarea autobazei Troleibuzul SA [pentru acomodare autobuze electrice] - Etapa 2