

**MUNICIPIUL SLATINA
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI SLATINA**

**Aprob,
Administrator public
Constantin - Cristian CISMARU**



CAIET DE SARCINI

Denumirea Autorității Contractante: **Municipiului Slatina – Primăria Municipiului Slatina.**

Denumirea contractului: servicii de **elaborare Elaborare Studiu de trafic și GES pentru implementarea proiectului: „Construire parcare de tip Park&Ride si integrarea acesteia la sistemul de transport public din Municipiul Slatina”.**

INFORMAȚII GENERALE

Prezentul caiet de sarcini conține indicații privind regulile de bază care trebuie respectate astfel încât potențialii ofertanți să elaboreze propunerea tehnică corespunzător cu necesitățile autorității contractante.

Caietul de sarcini face parte integrantă din documentația de atribuire, constituie ansamblul cerințelor pe baza cărora se elaborează de către fiecare ofertant propunerea tehnică și conține indicații privind specificațiile tehnice minime de bază, care trebuie respectate astfel încât potențialii ofertanți să elaboreze propunerea tehnică în concordanță cu necesitățile Autorității Contractante.

Cerințele impuse prin caietul de sarcini sunt minimale.

Conform prevederilor Ghidului solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte PROGRAMUL REGIONAL SUD-VEST OLTENIA 2021-2027, Prioritatea 4 - Mobilitate urbană durabilă în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, la cererea de finanțare este necesar să se anexeze un studiu de trafic și un studiu de calculare a emisiilor GES, aferente ariei de studiu și intervențiilor proiectului.

PREZENTAREA ORAȘULUI

Primăria Municipiului Slatina, structură funcțională cu activitate permanentă, duce la îndeplinire hotărârile consiliului local și dispozițiile primarului, soluționând problemele curente ale colectivității locale și aplică prevederile Legii nr. 98/2016 privind achizițiile publice.

Pe raza municipiului se întâlnesc următoarele categorii de străzi:

- străzi de cat. II – de legătură, care asigură circulația majoră între zonele funcționale și de locuit;
- străzi de cat. III – colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură;
- străzi de cat. a IV-a – de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale.

Cea mai mare parte din rețeaua de străzi este orientată pe direcția est-vest (cele trei artere stradale majore: Str. Crișan, Bdul. A.I. Cuza. și Str. Oituz). Acestea converg către singura posibilitate de traversare a râului Olt (podul metalic) și sunt legate, la anumite distanțe, de străzi orientate pe direcția nord-sud, alcătuind un evantai, configurația fiind impusă de condițiile naturale.

Descriere proiect

Prin proiect se dorește încurajarea alternativelor verzi de transport disponibile și cu stimulente adecvate puse în aplicare pentru a încuraja tranziția către o economie cu zero emisii de carbon. Se încurajează folosirea transportului public și a modurilor de transport active, precum mersul pe jos, mersul cu bicicleta, micro mobilitatea, etc., investind în același timp în soluții inteligente de transport pentru o utilizare îmbunătățită a infrastructurii și multimodalitate.

Proiectul constă în amenajarea Park&Ride-ului în zona de interconectare a Municipiului Slatina cu Drumul Expres, în vederea creșterii atractivității sistemului de transport public din municipiul Slatina.

În cadrul proiectului vor fi prevăzute:

- realizarea unei clădiri având destinația de parcare tip park & ride suprateran. Sistemul de parcare va fi construit pe o suprafață de cca. 15.000 mp și va fi compus dintr-o parcare la sol și o parcare supraetajată sub și suprateran pe mai multe niveluri optimizat pentru un număr maxim de locuri de parcare.
- parcare va avea o capacitate cât mai mare de locuri de parcare (estimată 1000 de locuri) și vor fi prevăzute locuri pentru persoanele cu dizabilități.
- vor fi prevăzute spații tehnice, căi de acces (intrare) auto, căi de acces (ieșire) auto și o cale de acces (intrare-ieșire) pietonal dinspre terminalul de transport, grupuri sanitare și spații funcționale destinate utilizatorilor de prize pentru încărcarea bateriei aferente modelelor electrice sau hibride.
- parcare va fi dotată cu un sistem de acces automat, ce va asigura controlul accesului și funcționarea în siguranță a circulației, precum și un sistem de gestionare smart, cu afișaj electronic, pentru informarea rapidă a utilizatorilor;
- va exista și un sistem de supraveghere video, pentru evitarea eventualelor incidente.

În funcție de posibilitățile tehnice, vor fi integrate și alte sisteme

electronice care să faciliteze utilizarea structurii de tip "park&ride" și integrarea cu serviciile de transport public.

OBIECTUL CONTRACTULUI

- Obiectul contractului constă în **prestarea de servicii de elaborare studiu de trafic și a emisiilor GES**, aferente proiectului "Elaborare Studiu de trafic și GES pentru implementarea proiectului: „**Construire parcare de tip Park&Ride și integrarea acesteia la sistemul de transport public din Municipiul Slatina**”, conform cerințelor din Ghidul solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte PROGRAMUL REGIONAL SUD-VEST OLTENIA 2021-2027, Prioritatea 4 - Mobilitate urbană durabilă

Studiul de trafic

La elaborarea studiului de trafic se vor avea în vedere prevederile următoarelor documente:

Document cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile - Axa prioritară 4 – Mobilitate urbană durabilă.

- Ghidul solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte PROGRAMUL REGIONAL SUD-VEST OLTENIA 2021-2027, Prioritatea 4 - Mobilitate urbană durabilă;
- Ghidul solicitantului Condiții generale pentru accesarea fondurilor Programul Operațional Regional 2021-2027;
- Legislația națională și comunitară aplicabilă în domeniul egalității de șanse, de gen, nediscriminare, accesibilitate;
- Legislația națională și comunitară aplicabilă în domeniul dezvoltării durabile, protecției mediului și eficienței energetice.

Proiectul pentru care se întocmește studiul de trafic și are ca unic beneficiar UAT municipiul Slatina, în calitate de municipiu reședință de județ, are ca termen de implementare anul 2027, având ca sursă de finanțare Programul Operațional Regional 2021-2027, Axa 4 Mobilitate urbană durabilă, promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare.

Proiectul contribuie la reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Slatina prin investiții bazate pe Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Slatina.

Proiectele finanțate prin Obiectivul Specific Programul Operațional Regional 2021-2027 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 2021-2027. Astfel, proiectul va conține un pachet de măsuri (privind infrastructura și mijloacele de transport/operaționale/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 Programul Operațional Regional 2021-2027 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. se va realiza inclusiv pe baza datelor, analizelor, ipotezelor și prognozelor ce rezultă din **studiul de trafic realizat la nivelul ariei de studiu a proiectului**. Acest studiu va ține seama de analizele, prognozele, tendințele generale estimate în cadrul P.M.U.D.. 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.

În studiul de trafic se va stabili și justifica extinderea **ariei de studiu a proiectului, 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 suprins. 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.

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 proiectului 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 proiectului (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.

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 proiectului, 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 proiectului 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.;

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

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.

Scenariul contractual “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 contractual “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 subcapitolului 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.

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

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

Pentru a facilita evaluarea proiectului, se vor prezenta pe scurt următoarele informații raportate la aria de studiu și la anii de referință:

- numărul populației deservite de proiect;
- estimarea scăderii deplasărilor aferente transportului privat cu autoturisme în aria de studiu a proiectului (valoare și procent), în beneficiul transportului public/nemotorizat;

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

- estimarea creșterii numărului de pasageri din transportul public în aria de studiu a proiectului (valoare și procent);
- estimarea creșterii numărului de persoane care utilizează bicicleta și/sau de pietoni în aria de studiu a proiectului (valoare și procent).

Din compararea situației „fără proiect” cu situația „cu proiect” pentru aria de studiu și pentru primul an de după finalizarea implementării proiectului, va rezulta o reducere a utilizării transportului privat cu autoturismele, bazată inclusiv pe creșterea cotei modale a transportului public și/sau a modurilor nemotorizate de transport.

Din compararea situației „fără proiect” cu situația „cu proiect” pentru aria de studiu și pentru ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare, va rezulta o reducere a utilizării transportului privat cu autoturismele, bazată inclusiv pe creșterea cotei modale a transportului public și/sau a modurilor nemotorizate de transport.

În cadrul studiului de trafic se specifică faptul că măsurile/activitățile propuse a fi realizate prin proiect nu vor determina o creștere a deplasărilor aferente transportului privat cu autoturismele și, implicit, nicio înrăutățire a condițiilor de trafic în afara ariei de studiu, pe toată perioada de durabilitate a contractului de finanțare.

Va fi elaborat un (singur) studiu de trafic pentru aria de studiu a proiectului, semnat de către elaborator.

La momentul elaborării studiului de trafic, Autoritatea Contractantă va pune la dispoziția ofertantului câștigător următoarele documente:

- Studiu de trafic existent (dacă este cazul);
- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Slatina;
- Fișa de proiect;
- Fișele proiectelor complementare (dacă este cazul);
- Contractul de servicii de transport public de călători (dacă este cazul).

La elaborarea documentației și întocmirea tuturor documentelor, prestatorul are obligația de a respecta toate actele normative și prescripțiile tehnice în vigoare, aplicabile contractului care face obiectul prezentei proceduri de achiziție.

Prestatorul va asigura transmiterea la timp, corectă și completă a documentelor și informațiilor, permițând părții destinate un timp suficient să formuleze observații și să ia măsuri pe baza informațiilor primite.

Autoritatea Contractantă va pune la dispoziția prestatorului desemnat câștigător doar acele informații pe care le are la dispoziție. Prestatorul se angajează să obțină/culeagă singur alte informații necesare elaborării studiului de trafic de la instituții / mediul privat etc., dacă / acolo unde este cazul și nu va transfera această activitate către Autoritatea Contractantă.

Consultantul va sprijini beneficiarul în formularea de răspunsuri la clarificările primite de la organismele finanțatoare, în situația în care se vor solicita clarificări pe documentul predat de prestator în timp util, așa încât autoritatea contractantă să aibă suficient timp pentru redactarea răspunsului final.

Studiul de calculare a emisiilor GES

La elaborarea studiului de calculare a emisiilor GES se vor avea în vedere prevederile următoarelor documente:

- Document cadru de implementare a dezvoltării urbane durabile - Axa prioritară 4 - Sprijinirea mobilității durabile;
- Ghidul solicitantului - Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte PROGRAMUL REGIONAL SUD-VEST OLTENIA 2021-2027, Prioritatea 4 - Mobilitate urbană durabilă;
- Ghidul solicitantului Condiții generale pentru accesarea fondurilor Programul Operațional Regional 2021-2027;

- Legislația națională și comunitară aplicabilă în domeniul egalității de șanse, de gen, nediscriminare, accesibilitate;
- Legislația națională și comunitară aplicabilă în domeniul dezvoltării durabile, protecției mediului și eficienței energetice.

Proiectul pentru care se întocmește studiul de trafic are ca unic beneficiar UAT Municipiul Slatina, în calitate de municipiu reședință de județ, are ca termen de implementare anul 2027, având ca sursă de finanțare PROGRAMUL REGIONAL SUD-VEST OLTENIA 2021-2027, Prioritatea 4 - Mobilitate urbană durabilă.

Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare.

Proiectul contribuie la reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Slatina prin investiții bazate pe Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Slatina.

Instrumentul pentru calcularea emisiilor GES poate fi utilizat pentru a cuantifica nivelul emisiilor GES asociate cu un scenariu de transport. Acest instrument poate prelucra fie informații simple (agregate), fie informații detaliate (dezagregate), inclusiv cele rezultate din modelul de transport, în vederea estimării nivelului de emisii GES pentru compararea diferitelor opțiuni de intervenție. Calculele sunt efectuate de regulă la nivelul unui întreg an.

Înțelegerea și compararea emisiilor GES poate fi utilă în procesul luării deciziilor, pentru următoarele tipuri de intervenții și utilizări:

- Identificarea principalilor contributory la emisiile existente de GES, fie în funcție de tipul vehiculelor, fie în funcție de localizare;
- Compararea diferitelor opțiuni de intervenții și efectele lor asupra emisiilor GES;
- Identificarea posibilelor schimbări între scenariul existent și cel selectat;

Etapele de utilizare a acestui instrument în vederea sprijinirii procesului de luare a deciziilor, potrivit specificațiilor din prezentul ghid, sunt prezentate în următorul model:



Instrumentul de calculare a emisiilor GES acceptă date referitoare la utilizarea transportului, având în vedere două posibile abordări, lăsând, astfel, utilizatorului o marjă de flexibilitate în utilizarea datelor din sursele existente. Cerințele sunt detaliate în secțiunile următoare.

Instrumentul oferă două tipuri posibile de evaluări, aplicând fie o Metodă agregată, fie o Metodă dezagregată. Detaliile privind calculul metodelor agregate și dezagregate, pașii care trebuie parcurși pentru determinarea gradului de emisii de CO₂, evaluarea avansată, detalierea metodologiei se regăsesc în Anexa 4.1.4. a, Instrument pentru calcularea emisiilor GES din sectorul transporturilor din Ghidul Solicitantului.

Datele de intrare și rezultatele obținute

Instrumentul este format din mai multe pagini de lucru (format excel), care pot necesita sau nu introducerea de date de către utilizator. Acele celule care necesită introducerea de date sunt colorate în verde. Celulele care prezintă calcule și estimări sunt colorate în albastru.

“Paginile de evaluare” sunt paginile unde utilizatorul introduce datele de transport și unde sunt prezentate rezultatele. “Paginile de calcule” prezintă calculele intermediare de emisii GES. Se va avea în vedere faptul că utilizatorul va introduce datele de transport în “paginile de evaluare”, respectiv fie în pagina denumită **Metoda Agregată**, fie în cea denumită **Metoda Dezagregată**. Nu se vor introduce date în “paginile de calcule”.

Pagina cu **Valorile parametrilor** prezintă parametrii care, combinați cu datele de intrare ale utilizatorilor, sunt folosiți pentru calcularea emisiilor GES.

Exemplu de secțiune dintr-un tabel cu celule colorate în verde:

Kilometri parcurși de vehicule la nivel anual					
Numărul total de km parcurși de fiecare clasă de vehicule în anul evaluării					
	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI				
Tipul vehiculelor	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV
Kilometri parcurși de vehicule	1000000	200000	200000	20000	20000

Exemplu de secțiune dintr-un tabel cu celule colorate în albastru:

	COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI				
Clasa	Autoturisme	LGV	OGV1	OGV2	PSV
Emisii GES (tCO ₂ e)	150	36	106	19	19

Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos.

Imagine care ilustrează taburile selectabile din instrumentul de analiză:



Compararea scenariilor

Acest instrument de analiză permite evaluarea a câte unui **singur scenariu de transport**. Când se evaluează opțiuni, scenariile sau strategii diferite de transport, utilizatorul poate produce și poate avea la dispoziție seturi diferite de date de transport. Rezultatele diferite obținute de utilizator, în urma utilizării instrumentului pentru fiecare opțiune evaluată sau scenariu, sunt ulterior folosite pentru calcularea *diferenței* de emisii dintre scenariile.

În anumite cazuri, poate apărea necesitatea evaluării emisiilor GES pentru o anumită perioadă de timp. În acest caz, o analiză separată poate fi realizată pentru fiecare an de referință, utilizând date specifice de transport corespunzătoare acelui an și ajustând corespunzător parametrii folosiți. Rezultatele aferente fiecărei utilizări a instrumentului pot fi apoi utilizate pentru a previziona schimbarea în timp, fie pentru o singură opțiune, fie pentru multiple opțiuni. Această evaluare ajută la informarea utilizatorilor în ceea ce privește evoluția emisiilor de GES în perioada de timp analizată.

În exemplul de mai jos, două scenarii au fost comparate pentru a testa efectul unei anumite intervenții. În partea stângă, scenariul evaluează condițiile existente. În partea dreaptă, scenariul testează intervenția care a mutat o parte din trafic de pe un traseu pe altul și a schimbat viteza medie și fluxul mediu de vehicule. Prin compararea emisiilor totale de GES, utilizatorul poate observa că intervenția propusă conduce la o ușoară creștere a emisiilor de GES.

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO ₂ e)		9.642			
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2015					
		COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI			
Clasa	LDV	HDV	Autorisme	LGV	OGV1
Emisii GES (tCO ₂ e)	6.992	2.651	0	0	0
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos p					

Date de intrare

Anul evaluării		2015			
Anul de referință pentru datele de trafic					
				Clase de bază (Intensitate orară medie anuală a traficului)	

Date de ieșire

Emisiile totale GES (tCO ₂ e)		9.701			
Emisii totale de GES pentru întregul model de trafic pentru anul 2015					
COMBUSTIBILI CONVENȚIONALI					
Clasa	LDV	HDV	Autorisme	LGV	OGV1
Emisii GES (tCO ₂ e)	7.128	2.574	0	0	0
Sub-totaluri pentru emisiile GES pentru fiecare clasă de vehicule pentru care sunt furnizate date mai jos p					

Date de intrare

Anul evaluării		2015			
Anul de referință pentru datele de trafic					
Denumirea tronsonului/drumului	Lungimea (km)	Viteza medie (km/h)	Numărul de ore	Clase de bază (Intensitatea orară medie anuală a traficului)	
				LDV	HDV
			8760		
			8760		

La momentul elaborării studiului de calculare a emisiilor GES, Autoritatea Contractantă va pune la dispoziția ofertantului câștigător următoarele documente:

- Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Slatina;
- Fișa de proiect;
- Fișele proiectelor complementare;

La elaborarea documentației și întocmirea tuturor documentelor, prestatorul are obligația de a respecta toate actele normative și prescripțiile tehnice în vigoare, aplicabile contractului care face obiectul prezentei proceduri de achiziție.

Resurse umane

Prestatorul va prezenta o echipă de minim 3 experți cheie, care trebuie să posede competențele și experiența necesare îndeplinirii integrale a sarcinilor prevăzute în caietul de sarcini și care să poată lucra coordonat și eficient în vederea obținerii rezultatelor așteptate.

Prestatorul va prezenta lista cu personalul direct implicat în realizarea contractului, specializat pe domeniul contractului. Se vor preciza rolul și atribuțiile fiecărui specialist în derularea contractului.

Profilul experților principali necesari:**Coordonator de Proiect/Manager Proiect**

- abilitatea de a lucra în echipă;
- este responsabil de coordonarea și supervizarea generală a întregului conținut al documentației tehnico-economice a proiectului;
- este responsabil de elaborarea și semnarea documentelor tehnico-economice necesare și în legătură cu obiectivul de investiție;
- este responsabil de asigurarea caracterului integrator al soluțiilor alese pentru sistemul proiectat
- asigura și controlează calitatea livrabililor;
- cunoaște legislația privind derularea proiectelor în domeniul transporturilor;
- asigurarea îndeplinirii indicatorilor de proiect;
- comunicarea permanentă cu beneficiarul.

Specialist studii de trafic

- abilitatea de a lucra în echipă
- realizează documentația tehnică de proiectare aferentă proiectului;
- îndeplinește activități specifice de proiectare în conformitate cu legislația, normativele și reglementările în vigoare;
- este responsabil cu proiectarea sistemului în conformitate cu cerințele contractuale;

- identifică și stabilește soluția optimă împreună cu echipa de proiectare;
- este responsabil cu conceperea specificațiilor tehnice pentru sistem;
- elaborează arhitectura sistemului;
- realizează coordonarea proiectelor cu celelalte specialități, asigurând rezolvarea eventualelor neconcordanțe.

Specialist calitatea aerului :

- abilitatea de a lucra în echipă
- îndeplinește activități specifice de proiectare în conformitate cu legislația, normativele și reglementările în vigoare;
- este responsabil cu proiectarea sistemului în conformitate cu cerințele contractuale;
- identifică și stabilește soluția optimă împreună cu echipa de proiectare;
- responsabil cu conceperea specificațiilor tehnice pentru echipamentele sistemului;
- responsabil cu arhitectura software, hardware și comunicații a sistemului;
- realizează coordonarea proiectelor cu celelalte specialități, asigurând rezolvarea eventualelor neconcordanțe între echipamentele de comunicații.

Cerințe minime impuse privind calificarea educațională și/sau profesională și experiență profesională specifică (cerință minimă).

Funcție	Nr. persoane	Cerințe
Coordonator de Proiect/Manager de proiect	1	<ul style="list-style-type: none"> - studii superioare finalizate cu diplomă de licență; - certificare în domeniul manager de proiect sau echivalent - a participat la cel puțin un contract/proiect similar în care expertul a îndeplinit același tip de activități ca și cele pe care urmează să le îndeplinească în viitorul contract
Specialist studii de trafic	1	<ul style="list-style-type: none"> - studii superioare finalizate cu diplomă de licență în domeniul transporturi sau echivalent; - a participat la cel puțin un proiect similar în care expertul a îndeplinit același tip de activități ca și cele pe care urmează să le îndeplinească în viitorul contract
Specialist calitatea aerului	1	<ul style="list-style-type: none"> - studii superioare finalizate cu diplomă de licență în domeniul Știința și Ingineria Mediului sau echivalent; - a participat la cel puțin un proiect similar în care expertul a îndeplinit același tip de activități ca și cele pe care urmează să le îndeplinească în viitorul contract

În cazul în care, pentru îndeplinirea în bune condiții a activităților incluse în contract, pe perioada derulării contractului, contractantul va avea nevoie de mai mult personal decât cel specificat în propunerea tehnică, acesta va răspunde pentru asigurarea acestor resurse, fără costuri suplimentare. În acest caz, contractantul își va completa echipa cu propriul personal pe cheltuiala proprie.

Atunci când se realizează înlocuirea unui membru al echipei contractantului, înlocuitorul trebuie să dețină cel puțin aceeași experiență și calificare ca și cele solicitate prin caietul de sarcini pentru membrul respectiv, iar onorariul stabilit pentru respectiva poziție de expert, nu poate fi mai mare decât cel stabilit prin intermediul contractului pentru rolul respectiv. Mai mult, înlocuirea unui expert se realizează cu respectarea în totalitate a prevederilor art 162 din HG 395/2016 cu modificările și completările ulterioare.

În cazul în care contractantul nu este în măsură să indice un înlocuitor cu aceeași experiență și/sau calificare și cu respectarea prevederilor art 162 din HG 395/2016, autoritatea contractantă poate fie să decidă încetarea contractului, *dacă executarea corespunzătoare a acestuia este pusă în pericol, fie, dacă consideră că nu se impune încetarea contractului, să accepte înlocuitorul, urmând ca sumele plătite pentru implicarea acestuia din urmă să fie revizuite pornind de la o diminuare a prețului unitar/onorariului pe zi/expert/servicii cu un*

procent din valoarea stabilită inițial.

Dacă autoritatea contractantă consideră că un membru al personalului este inefficient sau nu își îndeplinește sarcinile la nivelul cerințelor stabilite, autoritatea contractantă are dreptul să solicite înlocuirea experților pe perioada derulării Contractului, pe baza unei cereri scrise motivate și justificate.

În cazul în care membrul echipei cu rol de personal-cheie nu este înlocuit imediat și responsabilitățile acestuia urmează să fie preluate după un anumit interval de timp de către noul personal cheie, Autoritatea Contractantă poate solicita Contractantului să desemneze o persoană care să îndeplinească rolul de personal-cheie temporar, până la sosirea noului personal-cheie, sau să ia alte măsuri pentru a compensa absența temporară a personalului-cheie care nu poate fi înlocuit (absent).

Toate costurile generate de înlocuirea personalului cheie sunt exclusiv în sarcina contractantului.

Contractantul va asigura pentru serviciile din contract, personal de backstopping/suport pentru prestarea serviciilor.

Contractantul are obligația de a asigura personalul adecvat (din punct de vedere al calificării educaționale și profesionale și alocării zilelor de lucru), ca și infrastructura/echipamentele necesare pentru efectuarea eficientă a tuturor activităților enumerate în caietul de sarcini și pentru realizarea obiectivelor contractului din punct de vedere al termenelor, costurilor și nivelului calitativ solicitat.

Contractantul are obligația de a se asigura că toți experții trebuie să fie independenți și să nu se afle în nici un fel de situație de incompatibilitate cu responsabilitățile acordate lor și/sau cu activitățile pe care le vor desfășura în cadrul contractului. În plus, pe toată durata de implementare a contractului, contractantul are obligația să ia toate măsurile necesare pentru a preveni orice situație de natură să compromită realizarea cu imparțialitate și obiectivitate a activităților desfășurate pentru realizarea obiectivelor asociate contractului.

Contractantul are obligația să se asigure și să urmărească cu strictețe ca oricare dintre experții principali propuși cunosc foarte bine și înțeleg cerințele, scopul și obiectivele contractului, legislația și reglementările tehnice aplicabile, specificul activităților pe care urmează să le desfășoare în cadrul contractului precum și a responsabilităților atribuite.

Contractantul are obligația să se asigure și să garanteze autorității contractante că "experții-cheie" pe care îi propune sunt disponibili pe întreaga durată a contractului pentru realizarea activităților prevăzute și obținerea rezultatelor agreeate prin intermediul contractului, indiferent de numărul de zile lucrătoare prevăzute pe expert și/sau perioada de desfășurare a activităților în cadrul contractului.

Ofertantul devenit contractant trebuie să se asigure că personalul care își desfășoară activitatea în cadrul contractului, dispune de sprijinul material și de infrastructura necesară pentru a permite acestuia să se concentreze asupra realizării activităților din cadrul contractului.

Infrastructura prezentată de ofertant în propunerea tehnică trebuie să fie corespunzătoare scopului contractului și să îndeplinească toate cerințele de funcționalitate și pentru utilizare (inclusiv aspecte legate de protecția mediului) stabilite prin legislația în vigoare, indiferent de forma de acces la infrastructura necesară pentru realizarea activităților în contract.

MODUL DE ELABORARE ȘI PREZENTARE AL PROPUNERII TEHNICE

Ofertantul va elabora propunerea tehnică în conformitate cu cerințele acestui Caiet de Sarcini. Informațiile prezentate în oferta tehnică trebuie să permită identificarea cu ușurință a corespondenței cu specificațiile minime și cu toate cerințele acestui caiet de sarcini.

Se vor include în mod obligatoriu opinii și comentarii asupra aspectelor principale în legătură cu îndeplinirea obiectivelor contractului și cu obținerea rezultatelor așteptate. Acestea vor constitui viziunea ofertantului asupra proiectului și contextului local de dezvoltare a mobilității urbane în Municipiul Slatina.

Oferta financiară va conține următoarele:

- Prețul total pentru realizarea serviciilor;
- Detalierea prețului pe fiecare activitate majoră;
- Graficul de timp pentru îndeplinirea obligațiilor (graficul Gantt);
- Perioada de valabilitate a ofertei.

Documentația care face obiectul prezentului caiet de sarcini – studiu de trafic și studiu de calculare a emisiilor GES – se va întocmi și preda către autoritatea contractantă în patru exemplare originale (tipărite pe hârtie) și în format electronic (pe CD sau memory stick).

Evaluarea ofertelor se va face prin măsurarea următoarelor criterii de evaluare:

- criteriul financiar (acesta are valoarea maximă a indicatorului 40 din 100) – se va regăsi în oferta financiară;
- criteriul echipa de proiect (acesta are suma maximă a valorilor indicatorilor 60 din 100) – se va regăsi în oferta tehnică.

Elaborarea acestor celor 2 studii care fac obiectul prezentului Caiet de Sarcini va avea o durată **totală de 60 de zile** de la data emiterii ordinului de începere.

Prevederile contractului de finanțare pentru care se întocmește studiul de trafic și studiul privind emisiile GES și ale actelor adiționale la contractul de finanțare pot aduce modificări la studiile care se elaborează în baza prezentului caiet de sarcini.

1. Metodologia de evaluare a ofertelor

Având în vedere complexitatea contractului de achiziție, precum și utilizarea economică, eficientă și eficace a resurselor financiare și încadrarea în limitele fondurilor alocate, autoritatea contractantă propune ca și criteriu de atribuire **cel mai bun raport calitate – preț**, cu aplicarea următorilor factori de evaluare:

A) Prețul ofertei: 40 puncte

Punctajul pentru factorul de evaluare Prețul ofertat pentru prestarea serviciilor ce fac obiectul contractului se acordă astfel :

- Oferta admisibilă cu cel mai mic preț va primi **40 de puncte**;
- Alte oferte admisibile decât cele de la pct. a) vor primi punctaj calculat după următoarea formulă : $\text{Punctaj oferta } n = (\text{Prețul minim ofertat} / \text{Preț oferta } n) \times \text{punctajul maxim alocat } 40 \text{ puncte.}$

Notă : Prețul ofertei este cel declarat de ofertant, calculat pe baza prețurilor din propunerea financiară

B) Componentă tehnică-experiența experților cheie în servicii de proiectare - 60 puncte

EXPERTI - Experiența experților cheie în servicii de proiectare	CERINȚA	PUNCTAJ
Coordonator de Proiect/Sef Proiect/Manager de proiect Experiența Coordonator de Proiect / Manager de proiect, concretizată în numărul de proiecte/contracte similare în care expertul a îndeplinit același tip de activități ca cele pe care urmează să le îndeplinească în viitorul contract.	Pentru experiența constând în implicarea între 2 și 3 proiecte/contracte a persoanei propuse se acordă 5 puncte din punctajul maxim alocat expertului respectiv.	5 puncte
	Pentru experiența constând în implicarea între 4 și 5 proiecte/contracte a persoanei propuse se acordă 10 puncte din punctajul maxim alocat expertului respectiv.	10 puncte
	Pentru experiența constând în implicarea în peste 5 proiecte/contracte a persoanei propuse se acordă 20 puncte din punctajul maxim alocat expertului respectiv.	20 puncte

Specialist/Expert Studii de Trafic Experiența Expert Studii de Trafic, concretizată în numărul de proiecte/contracte similare în care expertul a îndeplinit același tip de activități ca cele pe care urmează să le îndeplinească în viitorul contract.	Pentru experiența constând în implicarea între 2 și 3 proiecte/contracte a persoanei propuse se acordă 5 puncte din punctajul maxim alocat expertului respectiv.	5 puncte
	Pentru experiența constând în implicarea între 4 și 5 proiecte/contracte a persoanei propuse se acordă 10 puncte din punctajul maxim alocat expertului respectiv.	10 puncte
	Pentru experiența constând în implicarea în peste 5 proiecte/contracte a persoanei propuse se acordă 20 puncte din punctajul maxim alocat expertului respectiv.	20 puncte
Expert calitatea aerului Experiența expert calitatea aerului, concretizată în numărul de proiecte/contracte similare în care expertul a îndeplinit același tip de activități ca cele pe care urmează să le îndeplinească în viitorul contract.	Pentru experiența constând în implicarea între 2 și 3 proiecte/contracte a persoanei propuse se acordă 5 puncte din punctajul maxim alocat expertului respectiv.	5 puncte
	Pentru experiența constând în implicarea între 4 și 5 proiecte/contracte a persoanei propuse se acordă 10 puncte din punctajul maxim alocat expertului respectiv.	10 puncte
	Pentru experiența constând în implicarea în peste 5 proiecte/contracte a persoanei propuse se acordă 20 puncte din punctajul maxim alocat expertului respectiv.	20 puncte

***Notă:** Este obligatorie prezentarea unei experiențe minime similare privind participarea în cadrul a unui (1) contract (această experiență minimă nu se punctează).

Detaliere factori de evaluare - componentă tehnică

Experiența experților cheie în servicii de proiectare concretizată în numărul de proiecte/contracte similare

Documentele justificative ce vor fi prezentate de ofertanți în vederea aplicării factorului de evaluare, au fost solicitate de Autoritatea contractantă conform Instrucțiunii ANAP nr.1/2017.

Acești factori au fost stabiliți, deoarece includ aspecte calitative și vizează experiența personalului desemnat pentru realizarea contractului, deoarece personalul în speță are un impact semnificativ asupra nivelului calitativ de execuție a obiectivului de investiție, deoarece poate afecta calitatea executării acestuia și, prin urmare, valoarea economică a ofertei. În acest sens este asigurată o concurență reală între operatorii economici, deoarece aceștia vor fi motivați să lucreze cu persoane cu o experiență cât mai vastă, iar autoritatea contractantă, astfel poate să obțină o calitate mai bună cu privire la impementarea proiectului.

În vederea aplicării criteriului de atribuire, **cel mai bun raport calitate-preț**, este esențial ca ofertantul să îndeplinească cerințele minime impuse prin caietul de sarcini.

Autoritatea contractantă va stabili oferta câștigătoare, oferta care va întruni punctajul cel mai mare rezultat prin aplicarea factorilor de evaluare aduși în mod transparent la cunoștința tuturor operatorilor economici interesați.

NOTA: Precizări importante:

In cazul în care prestatorul desemnat câștigător nu își îndeplinește obligațiile contractuale în termenii și condițiile prevăzute prin contract, îndeosebi în ceea ce privește calitatea documentațiilor întocmite, autoritatea contractantă are dreptul să solicite daune pentru prejudiciul cauzat.

Orice rezultate ori drepturi, inclusiv drepturi de autor sau alte drepturi de proprietate intelectuală ori industrială, dobândite în executarea contractului de servicii vor fi proprietatea exclusivă a achizitorului, care le va utiliza, publica, cesiona ori transfera așa cum va considera de cuviință, fără limitare geografică ori de altă natură, cu excepția situațiilor în care există deja asemenea drepturi de proprietate intelectuală ori industrială.

OFERTANȚII TREBUIE SĂ RESPECTE PRINCIPIUL DNSH („DO NO SIGNIFICANT HARM” - „A NU ADUCE PREJUDICII ASUPRA MEDIULUI”)

Proiectul trebuie să respecte principiul DNSH („DO no significant harm”), astfel cum este prevăzut la articolul 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile, inclusiv cele din 2020.

1. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ atenuarea schimbărilor climatice în cazul în care activitatea respectivă generează emisii semnificative de gaze cu efect de seră (GES);

2. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ adaptarea la schimbările climatice în cazul în care activitatea respectivă duce la creșterea efectului negativ al climatului actual și al climatului preconizat în viitor asupra activității în sine sau asupra persoanelor, asupra naturii sau asupra activelor;

3. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ utilizarea durabilă și protejarea resurselor de apă și a celor marine în cazul în care activitatea respectivă este nocivă pentru starea bună sau pentru potențialul ecologic bun al corpurilor de apă, inclusiv al apelor de suprafață și subterane, sau starea ecologică bună a apelor marine;

4. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ economia circulară, inclusiv prevenirea generării de deșeuri și reciclarea acestora, în cazul în care activitatea respectivă duce la ineficiențe semnificative în utilizarea materialelor sau în utilizarea directă sau indirectă a resurselor naturale, la o creștere semnificativă a generării, a incinerării sau a eliminării deșeurilor, sau în cazul în care eliminarea pe termen lung a deșeurilor poate cauza prejudicii semnificative și pe termen lung mediului;

5. Se consideră că o activitate prejudiciază în mod semnificativ prevenirea și controlul poluării în cazul în care activitatea respectivă duce la o creștere semnificativă a emisiilor depoluanți în aer, apă sau sol;

6. Se consideră că o activitate economică prejudiciază în mod semnificativ protecția și refacerea biodiversității și a ecosistemelor în cazul în care activitatea respectivă este nocivă în mod semnificativ pentru condiția bună și reziliența ecosistemelor sau nocivă pentru stadiul de conservare a habitatelor și a speciilor, inclusiv a celor de interes pentru Uniune.

Ofertantul își va asuma printr-o declarație pe proprie răspundere obligația de a trata, corespunzător și în concordanță cu obiectivele de mediu menționate anterior, modalitățile și sarcinile pentru execuția lucrărilor, respectiv prevăzute în PNRR pentru implementarea principiului „Do No Significant Harm” (DNSH) („A nu prejudicia în mod semnificativ”), astfel cum este prevăzut la articolul 17 din Regulamentul (UE) 2020/852 privind instituirea unui cadru care să faciliteze investițiile durabile, pe toată perioada de derulare a proiectului.

RECEPȚIE, VERIFICĂRI ȘI TESTE

Studiile vor fi predate beneficiarului în varianta draft înainte de livrarea lor în forma finală, pentru analiză și formularea către prestator a eventualelor observații.

Autoritatea Contractantă poate face observații referitoare la calitatea documentației, observații care vor fi remediate într-un termen rezonabil, stabilit de comun acord de ambele părți.

Îndeplinirea în totalitate a specificațiilor stabilite prin contract privitoare la respectarea conținutului tehnic și a condițiilor de elaborare se avizează de către Autoritatea Contractantă.

După obținerea acceptului Autorității Contractante, documentele, cu eventualele modificări efectuate, va fi transmis către Autoritatea Contractantă, în maxim 5 zile lucrătoare, dar nu mai târziu de termenul de livrare final stabilit prin prezentul caiet de sarcini.

După livrare se va încheia un proces - verbal de predare – primire, semnat de ambele părți.

Orice rezultate ori drepturi, inclusiv drepturi de autor sau alte drepturi de proprietate intelectuală ori industrială, dobândite în executarea contractului de servicii vor fi proprietatea exclusivă a achizitorului, care le va utiliza, publica, cesiona ori transfera așa cum va considera de cuviință, fără limitare geografică ori de altă natură, cu excepția situațiilor în care există deja asemenea drepturi de proprietate intelectuală ori industrială.

REGULI DE PROTECȚIA MUNCII

Pe parcursul îndeplinirii contractului ofertantul are obligația de a respecta regulile obligatorii referitoare la condițiile de muncă și de protecție a muncii și normele specifice PSI, care sunt în vigoare la nivel național.

Pe perioada derulării contractului se vor respecta cerințele esențiale referitoare la protecția, siguranța și igiena muncii, precum și normele de prevenire a incendiilor.

Operatorii economici sunt obligați să indice în cadrul ofertei faptul că la elaborarea acestora au ținut cont de obligațiile referitoare la condițiile de muncă și protecția muncii.

LISTA STANDARDELOR APLICABILE

Ofertantul se va conforma standardelor în vigoare:

- a) fie la reglementări tehnice, astfel cum sunt acestea definite în legislația internă referitoare la standardizarea națională, care sunt compatibile cu reglementările Uniunii Europene;
- b) fie, dacă nu există reglementări tehnice în sensul celor prevăzute la litera a), la standarde naționale, și anume, de regulă, în următoarea ordine de decădere:
 - I. standarde naționale care adoptă standarde europene;
 - II. standarde naționale care adoptă standarde internaționale;
 - III. alte standarde.

**Șef Serviciu Lucrări Publice,
Cristiana Adriana PĂTRĂȘCOIU**



**Întocmit,
Inspector SLP
Claudiu ABAGIU**

