

TUICU
CARMEN-
CAMELIA

Semnat digital de
TUICU CARMEN-
CAMELIA
Data: 2020.09.26
12:35:55 +03'00'

PROIECT TEHNIC

AUTOSPECIALE POLIȚIA RUTIERĂ



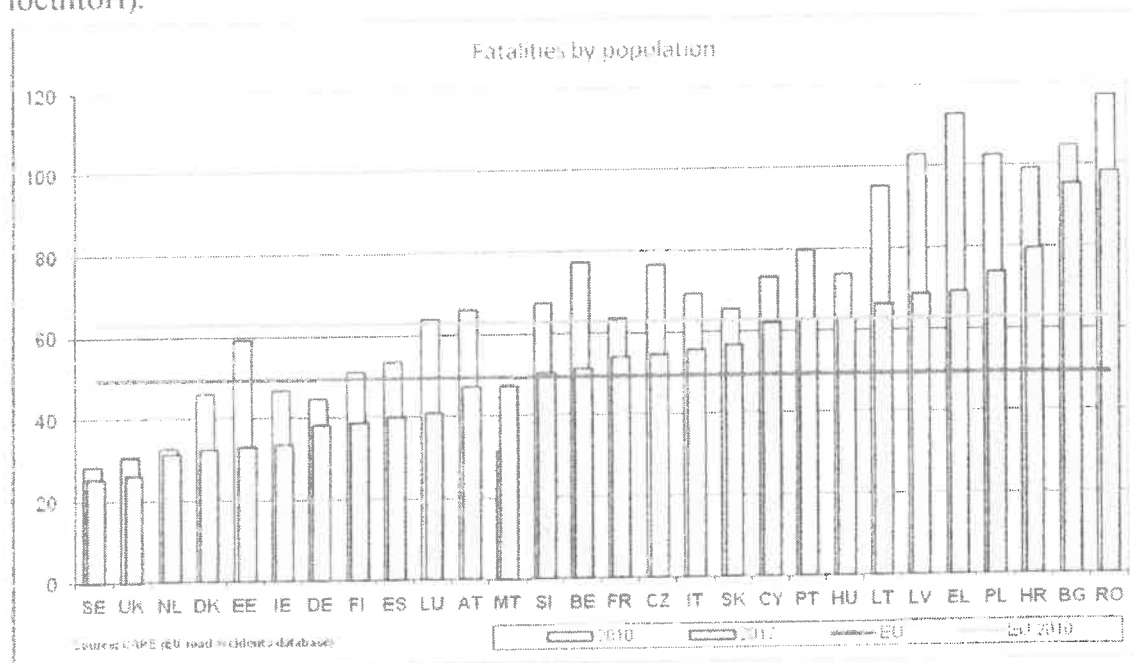
Titlul proiect:
“Dezvoltarea unui sistem mixtmobil de monitorizare a traficului rutier privind încălcarea regulilor de circulație”

Beneficiarul proiectului:
DIRECȚIA RUTIERĂ

1 . OBIECTIVELE PROIECTULUI

1.1 SCOPUL PROIECTULUI

Anual, în România își pierde viața peste **1.900** de persoane iar alte 8.200 sunt rănite grav, fapt care ne plasează **pe primul loc** în topul țărilor europene cu risc rutier crescut, înregistrând în anul 2019, 96 de morți la milionul de locuitori, cu mult peste media UE (49 de morți în accidente de circulație la un milion de locuitori).



Principalele cauze generatoare de accidente rutiere grave sunt: **indisciplina pietonală**, cu o pondere de cca. 21% din total, urmată îndeaproape de **viteza excesivă** (cca. 19%) și neacordarea priorității de trecere (cca. 17%).

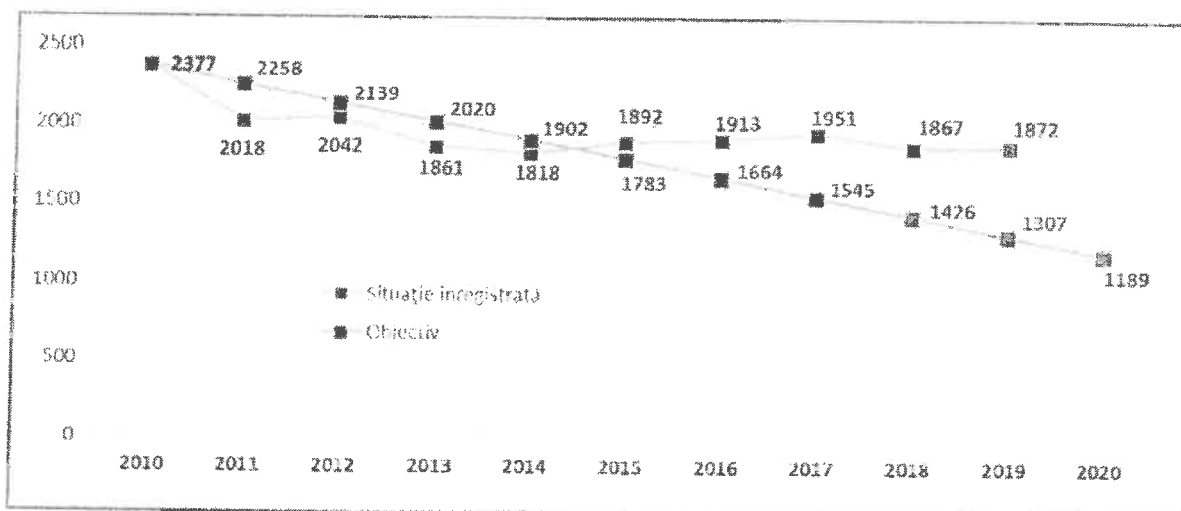
În acest context, pentru reducerea numărului și consecințelor accidentelor rutiere grave este necesar un control generalizat al vitezei care va permite

combaterea acesteia într-un mod mult mai eficient, care este grevat în prezent de faptul că în România este legală utilizarea dispozitivelor de detecție a cinemometrelor și a stațiilor de emisie-recepție ce permite comunicarea liberă între conducătorii auto în vederea anunțării controalelor rutiere.

În ultimii 4 ani, s-a constatat o creștere semnificativă a depistărilor privind conducerea autovehiculelor sub influența consumului de produse ori substanțe stupefiante. Astfel, în urma controalelor efectuate în acest sens, în anul 2014 au fost constatate 30 astfel de fapte, în anul 2015 – 37, în anul 2016 – 60, iar în anul 2017 fiind identificate 145 de persoane sub influența substanțelor psihoactive.

Necesitatea implementării acestui proiect reiese și din următoarele problemele identificate la nivelul IGPR în ultimii ani :

- încadrarea în îndrumările Comisiei Europene procentul de reducere al numărului persoanelor decedate în accidente de circulație;



- imposibilitatea supravegherii continue de către polițiști a traficului rutier în toate zonele cu risc major de producere a evenimentelor rutiere;
- alocarea resurselor umane pentru introducerea de date manual în bazele de date, în detrimentul prezenței active și creșterii siguranței traficului rutier;
- inconsistența și erorile apărute la introducerea manuală prin mijloacele actuale a datelor;
- întârzierile înregistrate în transmiterea datelor, ce crează efecte juridice în relația instituției cu cetățenii;
- combativitatea scăzută față de încălcarea legislației rutiere, în special pe segmentul care vizează regimul de viteză, din cauza resurselor logistice limitate de care dispune Poliția Română;

- lipsa mijloacelor de detectare a consumului de substanțe stupefiante de către conducătorii auto în trafic.

Un astfel de sistem va întări capacitatea de acțiune a Poliției Române și va contribui la creșterea securității rutiere în zonele în care va fi operațional, contribuind semnificativ la calitatea serviciilor oferite comunității. De asemenea proiectul asigură:

- reducerea gradului de victimizare a populației, prin îmbunătățirea activității de supraveghere și control al traficului rutier;
- scăderea costurilor operaționale privitoare la activitatea de depistare a infracțiunilor, precum și de constatare a contravențiilor, sursele de finanțare fiind astfel disponibile altor activități de îmbunătățire a climatului de ordine și siguranță publică;
- direcționarea resurselor umane implicate în activități birocratice, către zone noi de responsabilitate, în stradă, în sprijinul comunității;
- eliminarea subiectivismului uman în ceea ce privește constatarea abaterilor rutiere;
- diminuarea riscului de corupție.

1.2 OBIECTIVELE PROIECTULUI

Având în vedere indicatorul de program: „2S20 Puncte negre rutiere eliminate” precum și rezultatul specific OS2.5 „2S15 – Decese înregistrate în urma accidentelor rutiere la 1 mil de locuitori”, **obiectivul proiectului este scăderea numărului persoanelor decedate în accidente de circulație cu cel puțin 2% față de cel înregistrat (1951) în anul de referință, 2017.**

Atingerea acestui obiectiv se va realiza cu ajutorul demersurilor propuse de sistemul descris în proiect, și anume:

- Creșterea cu 5% a numărului constatărilor privind nerespectarea regimului legal de viteză de către conducătorii auto, prin achiziționarea a 300 de sisteme de detectare încălcării regimului legal de viteză;
- Creșterea cu 10% a numărului constatărilor privind consumul de către conducătorii auto a substanțelor psihoactive, prin achiziționarea a 44 de sisteme de detectare a consumului de substanțe psihoactive;
- Creșterea cu 20% a capacității de informare (notificare) a elementelor deficitare de siguranță rutieră de pe drumurile publice prin constituirea unei baze de date naționale de gestiune automată;

- Crearea registrului național electronic al trecerilor pentru pietoni și creșterea cu 10% a numărului de notificări adresate administratorului drumurilor cu privire la gradul de risc, în raport cu numărul de accidente produs;
- Realizarea de analize geospațiale complexe privind siguranța rutieră și diseminarea acestora către structurile abilitate;
- Informarea cetățenilor cu privire la existența unor puncte negre;
- Relevarea prin calcul a punctelor negre existente la nivel național și notificarea administratorului drumului cu privire la acestea;

Pe lângă rezultatul principal al proiectului, acesta va avea și alte rezultate care vor conduce la atingerea rezultatului principal:

- creșterea gradului de informare al participanților la trafic și al administratorului drumului prin notificările adresate acestora cu privire la infrastructură și alte evenimente sau condiții meteo rutiere.
- realizarea interacțiunii dintre polițiștii prezenți în trafic și participanții la trafic prin comunicarea de alerte privind fenomene meteo nefavorabile (polei, ceață, etc.), existența unei restricționări a traficului rutier datorat unui accident, lucrări în carosabil sau a unui obstacol.
- creșterea gradului de notificare al administratorului drumului public cu privire la existența și evoluția punctelor negre. Astfel sistemul are rol de a reduce riscul rutier prin analizarea informațiilor colectate și luarea deciziilor optime ca urmare a colectării datelor de trafic, a datelor de la locul producerii accidentelor rutiere, a datelor privind sistematizarea rețelei rutiere, a datelor privind starea drumurilor, precum și a datelor privind situația din teren a hotspoturilor accidentelor rutiere.

SITUAȚIA ACTUALĂ A AUTOSPECIALELOR

Mobilitatea Poliției Române este asigurată de un parc de **13.866** autovehicule funcționale (în care nu sunt incluse autovehiculele aflate în comodat sau asigurate logistic). Parcul auto este format în proporție de aproximativ 80% din autovehicule Dacia (Logan, Dokker, Duster) achiziționate de-a lungul timpului, începând cu anul 2004, achiziții mai importante (a unui număr mai mare de autovehicule) derulându-se la nivelul anilor 2006, 2015 și 2019.

Din punct de vedere al anilor de fabricație a autovehiculelor ce asigură mobilitatea inspectoratelor de poliție județene, parcul auto este format din aproximativ **51%** autovehicule cu o vechime mai mică de **5 ani**, **6%** cu vechime între **5 și 10 ani** și **43%** cu o vechime mai mare de **10 ani**. Totodată, pentru îmbunătățirea capacității de mobilitate terestră și de intervenție, în perioada 2014 – 2016 conducerea Poliției Române a dotat structurile operative cu peste **2.700 de autovehicule noi**.

Având în vedere constatările inspectoratelor referitoare la starea de întreținere a parcului auto, transmise de inspectorate punctual sau defalcat pe mărci și/sau ani de fabricație respectiv structuri operative, analiza a fost structurată pe principalele grupe de muncă operative existente la nivelul unităților teritoriale de poliție, evidențiate și în tabelele de înzestrare, astfel: *muncă operativă (3.904 autovehicule)*, *pentru munca de circulație (1.439 autovehicule)* și *patrulare (4.636 autovehicule)*.

CERINȚE DE ECHIPARE ALE AUTOSPECIALELOR DIN PROIECT

DESCRIERE TEHNICĂ GENERALĂ:

AUTOTURISM 4X4 permanent, benzină (numar bucați 300)

Caroserie: - Berlina

INSCRIȚIONAT

CERINTE OBLIGATORII

I. CONDIȚII GENERALE

1. OMOLOGARE

1.1. Autovehiculul trebuie sa fie omologat de către R.A.R. - R.A. pentru circulația pe drumurile publice.

1.2. Categoria autovehiculului: M1

2. IMPACTUL ENERGETIC SI DE MEDIU pentru motorizările benzină

2.1. Emisiile de CO, NO_x, THC+ NO_x, PM nu pot depăși valorile prevăzute de reglementările în vigoare la data livrării .

II. CONDIȚII TEHNICE

I. CARACTERISTICI CONSTRUCTIVE

¹ Ordonanță de urgență nr. 40 din 20 aprilie 2011, privind promovarea vehiculelor de transport rutier nepoluante și eficiente din punct de vedere energetic.

1.1 CARACTERISTICI DIMENSIONALE

1.1.1. Lungime: minim 4.500 mm.

1.2 MOTOR ȘI INSTALAȚII ANEXE

1.2.1. Norma de poluare: conform reglementărilor în vigoare la data livrării.

1.2.2. Tip combustibil: benzină.

1.2.3. Putere maximă: min. 130 Kw

1.2.4. Număr cilindrii 4.

1.2.5. Capacitate cilindrică: minim 1900 cm³

1.3. TRANSMISIE

1.3.1. Tracțiune integrală (4X4) permanenta.

1.3.2. Cutie automată: minim 8 Fata + 1 Spate.

1.4. ROȚI

1.4.1. 4 (patru) roți, echipate cu pneuri normale (vară).

1.5. SISTEMUL DE DIRECȚIE

1.5.1. Volan pe partea: stângă.

1.5.2. Coloană volan reglabilă.

1.6. SISTEMUL DE FRÂNARE

1.6.1. Sistem antiblocare roți la frânare sau alte sisteme existente pe piața de autovehicule de la momentul întocmirii caietului de sarcini.

1.7. SISTEM DE SIGURANȚĂ ACTIVĂ

1.7.1. Prevăzut cu sistem de control al stabilității (ESP sau alte sisteme similare, existente pe piața de autovehicule de la momentul întocmirii caietului de sarcini).

1.7.2. Controlul electronic al tracțiunii

1.8. INSTALAȚIA DE ILUMINARE – SEMNALIZARE

1.8.1. Proiectoare de ceață.

1.9. PERFORMANȚE

1.9.1. Viteza superioară atinsă: minim 220 km/h ajustabilă în domeniul 210 – 230 km/h, în funcție de condițiile de omologare existente pe piața de autovehicule de la momentul întocmirii caietului de sarcini.

1.9.2. Accelerație 0-100 km/h: se stabilește în raport de condițiile existente pe piața de autovehicule de la momentul întocmirii caietului de sarcini.

1.9.3 Raportul putere/masă (KW/kg): se stabilește în raport de condițiile existente pe piața de autovehicule de la momentul întocmirii caietului de sarcini.

1.9.4. Raport cuplu motor (Nm)/CAPACITATE CILINDRICĂ (cm³)

se stabilește în raport de condițiile existente pe piața de autovehicule de la momentul întocmirii caietului de sarcini.

1.10. CAROSERIE.

1.10.1. Caroserie² tip **tip AA** berlina

1.10.2. Număr de locuri: minim 5.

1.10.3. 4 usi

1.10.4 Culoare albă

1.10.5. Oglinzi retrovizoare laterale, cu reglaj electric și degivrante.

1.10.6. Inscricționare specifică „POLIȚIA” cu folie reflectorizantă pe aproximativ 40% din suprafața exterioară nevitrată a caroseriei. Amplasarea, forma, dimensiunile și culorile inscripțiilor se vor stabili la încheierea contractului.

1.11.AMENAJARE SI DOTĂRI INTERIOARE

1.11.1. Airbag-uri frontale și laterale minim pentru locurile din față.

1.11.2. Scaunul șoferului reglabil în înălțime.

1.11.3. Geamuri uși față/spate acționate electric.

1.11.4. Închidere centralizată cu telecomandă.

1.11.5. Instalație de aer condiționat/clima.

1.11.6. Radio cu CD și/sau MP3 și USB și/sau SD, Display

1.11.7. Pachet de siguranță (trusă medicală de prim ajutor, 2 triunghiuri reflectorizante și stingător de incendiu, omologate conform cerințelor legislative).

1.11.8. Covorașe interioare față și spate, din cauciuc.

1.11.9. Priză suplimentară de alimentare imprimantă.

1.11.10. Rampă de avertizare optico-acustică - 1 buc pentru un auto.

1.11.11. Acumulator suplimentar de aceeași capacitate cu cel al autovehiculului de bază, montat în circuitul electric de încărcare al alternatorului cu protecție la descărcarea acumulatorului principal și funcție de decuplare a consumatorilor acumulatorului suplimentar, la o descărcare mai mare sau egală de 50%.

² Din motive operaționale, autovehiculul nu poate fi echipat cu trapă(e) de aerisire sau cu acoperiș panoramic. (transparent).

5. MENTENANTA SI SUSTENABILITATE

5.1 GARANTIE SI SERVICII DE MENTENANTA

Servicii de mentenanță fara costuri, în raport de condițiile existente pe piața de autovehicule de la momentul întocmirii caietului de sarcini.

5.2 SUSTENABILITATE

Durata de viață a unei autospeciale minim 7 ani.

6. RISCURI

RISCURI SI VULNERABILITĂȚI ÎN ASIGURAREA MENTENANTEI PARCULUI AUTO IDENTIFICATE LA NIVELUL INSPECTORATELOR:

Datorită faptului că la structurile de logistică funcțiile nu sunt atractive, foarte greu se reușește încadrarea funcțiilor de agenți tehnici la compartimentul auto și personal contractual la atelierul de reparații. Acest aspect are ca efect imediat diminuarea activității de reparații în atelierele proprii, creșterea timpului de imobilizare al autovehiculelor cu nevoi de reparații și creșterea costurilor afectate pentru mentenanța autovehiculelor.

- 1.1 Dotarea precară a atelierelor auto diminuează tipurile de lucrări ce se pot efectua în regie proprie.
- 1.2 Lipsa predictibilității în achiziționarea de piese/servicii necesare efectuării reviziilor/reparațiilor.
- 1.3 Fonduri insuficiente pentru asigurarea reparațiilor și a pieselor auto.

DIRECTOR D.R.

Comisar șef de poliție

BADEA MARIAN

DIRECTOR D.L.

Comisar șef de poliție

DRAGNEA MARIUS

