

HOTĂRÂREA NR. _____

privind declararea de utilitate publică și interes local a lucrărilor pentru realizarea obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)”

Consiliul Local al Municipiului Craiova, întrunit în ședința ordinară din data de 28.09.2023;

Având în vedere referatul de aprobare nr.316070/2023, raportul nr.325333/2023 al Direcției Patrimoniu și raportul de avizare nr.329114/2023 al Direcției Juridice, Asistență de Specialitate și Contencios Administrativ prin care se propune declararea de utilitate publică și interes local a lucrărilor pentru realizarea obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)”;

În conformitate cu prevederile Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauza de utilitate publică necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, Hotărârii Guvernului nr.53/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 255/2010 și Legii cadastrului și a publicității imobiliare nr.7/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul prevederilor art.129 alin.2 lit. c și d, coroborat cu alin.7 lit.m, art.139 alin.2, art.154 alin.1 și art.196 alin.1 lit.a din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

- Art.1.** Se aprobă declararea de utilitate publică de interes local a lucrărilor pentru realizarea obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)”.
- Art.2.** Se aprobă amplasamentul lucrării de utilitate publică de interes local pentru realizarea obiectivului de investiții prevăzut la art.1, conform planului de situație prevăzut în anexa nr.1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.
- Art.3.** Finanțarea expropriierilor va fi suportată din bugetul local al municipiului Craiova, fiind cuprinsă în „Programul de investiții pentru anul 2023”.
- Art.4.** Se aprobă declanșarea procedurilor de expropriere pentru cauză de utilitate publică de interes local, a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes local prevăzut la art.2.
- Art.5.** Se aprobă lista proprietarilor ai căror imobile sunt afectate de coridorul de expropriere, identificați în anexa nr.2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

- Art.6.** Sumele individuale aferente despăgubirilor pentru imobilele proprietate privată, situate pe amplasamentul lucrării de utilitate publică de interes local, se vor stabili în baza unui raport de evaluare care va fi supus aprobării Consiliului Local al Municipiului Craiova.
- Art.7.** Termenul în care despăgubirea estimată se virează într-un cont deschis pe numele expropriatorului, este de 90 de zile de la data adoptării hotărârii de stabilire a cuantumului despăgubirii.
- Art.8.** Planul amplasamentului obiectivului de utilitate publică de interes local, se aduce la cunoștința publică, prin afișare la sediul și pe pagina proprie de internet a Primăriei Municipiului Craiova, www.primariacraiova.ro, potrivit legii.
- Art.9.** Se împuternicește Primarul Municipiului Craiova să emită dispozițiile de expropriere pentru imobilele proprietate privată ce constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes local și de numire a comisiei de verificare a dosarelor de expropriere.
- Art.10.** Primarul Municipiului Craiova, prin aparatul de specialitate: Serviciul Administrație Publică Locală și Direcția Patrimoniu vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

**INIȚIATOR,
PRIMAR,
Lia-Olguța VASILESCU**

**AVIZAT,
SECRETAR GENERAL,
Nicoleta MIULESCU**

Referat de aprobare

a proiectului de hotărâre privind declararea de utilitate publică și interes local a lucrărilor pentru realizarea obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)”.

Având în vedere:

Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Craiova nr. 354/2020, prin care s-a aprobat Studiul de fezabilitate și indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești” (la intersecția cu calea ferată) ;

Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Craiova nr.104/2023, prin care s-a aprobat modificarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești” (la intersecția cu calea ferată), aprobați prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Craiova nr. 354/2020;

Procesul verbal de recepție 2964/2022 al Oficiului de Cadastru și Publicitate Imobiliară Dolj, prin care a fost recepționat planul topografic necesar realizării obiectivului de investiții și potrivit căruia amplasamentul investiției este parțial domeniul public al Municipiului Craiova și parțial ocupat de proprietăți private;

Studiul de fezabilitate prin care se propune realizarea pasajului peste calea ferată pe str. Gârlești;

Obiectivul investiției reprezentat de îmbunătățirea accesibilității regiunii, întrucât Cartierul Bordei se află într-o continuă expansiune, atât din punct de vedere imobiliar cât și industrial, precum și a mobilității populației, bunurilor și serviciilor în vederea stimulării dezvoltării economice durabile;

Și ținând cont de faptul că investiția „Construire pasaj pe strada Gârlești (la intersecția cu calea ferată)” reprezintă una din oportunitățile de revitalizare a traficului urban din zonă prin realizarea unui sistem rutier superior, care să asigure o capacitate portantă sporită și un pasaj superior peste calea ferată pentru asigurarea fluenței traficului, cu scopul de a crea condiții pentru creșterea investițiilor, promovarea transportului viabil, scăderea nivelului de poluare al aerului etc;

Propunem promovarea proiectului de hotărâre privind declararea de utilitate publică și interes local a lucrărilor pentru realizarea obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj Gârlești (la intersecția cu calea ferată)”.

Primar,
Lia-Olguța Vasilescu

Întocmit,
Director executiv,
Cristian Ionuț Gâlea

Îmi asum responsabilitatea pentru fundamentarea, realitatea și legalitatea întocmirii acestui act oficial

Data:

Semnătura:

Raport

privind declararea de utilitate publică și interes local a lucrărilor pentru realizarea obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)”.

Prin referatul de aprobare nr. 316070/2023 al Primarului Municipiului Craiova se propune adoptarea unei hotărâri de consiliu local privind declararea de utilitate publică și interes local a lucrărilor pentru realizarea obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)”.

Prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Craiova nr. 354/2019 s-a aprobat Studiul de fezabilitate și indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)”, iar prin Hotărârea Consiliului Local al municipiului Craiova nr. 104/23.02.2023 s-a aprobat modificarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)” și s-a actualizat devizul general al obiectivului de investiții.

Accesul către cartierul Bordei se face din bd. Decebal prin strada Gârlești cu trecere peste calea ferată triplă, magistrala București-Craiova-Timișoara, iar prin rețeaua de străzi existentă asigură accesul către centura Craiova Nord.

Avându-se în vedere expansiunea continuă a cartierului Bordei atât din punct de vedere imobiliar cât și industrial, fapt ce implică o dezvoltare economică care necesită și alte tipuri de investiții, respectiv în infrastructura de transport, s-a propus realizarea unui pasaj supraterran hobanat și rampe de acces cu suprastructură cu grinzi tip T și pile intermediare circulare peste calea ferată strada Gârlești. Obiectivul investiției îl reprezintă îmbunătățirea accesibilității regiunii și mobilității populației, bunurilor și serviciilor în vederea stimulării dezvoltării economice durabile.

Realizarea obiectivului se va concretiza într-o serie de avantaje social-economice, precum:

- îmbunătățirea substanțială a nivelului de servicii către populației;
- îmbunătățirea semnificativă a standardelor de mediu;
- dezvoltarea economică și social durabilă.

Potrivit studiului de fezabilitate, traseul proiectat are o lungime totală de 360 m și se desfășoară perpendicular pe calea ferată magistrala București – Craiova, în lungul străzii Gârlești, iar pentru realizarea acestuia se vor utiliza terenuri aflate în proprietatea publică a municipiului dar și proprietăți private, astfel pentru realizarea obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)” sunt necesare demersuri pentru exproprierea acestora.

Având în vedere că prin realizarea obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)” se creează premisele echilibrării și fluidizării traficului, cu beneficii economice, sociale și ecologice prin reducerea distanțelor și a timpilor de deplasare, iar potrivit dispozițiilor art. 2 alin 1 lit. a din Legea nr. 255/2010 se declară ca fiind de utilitate publică lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcări de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval, este oportun și necesar ca pentru realizarea acestuia **să se declare utilitatea publică și să se stabilească coridorul de expropriere.**

Prin Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, cu modificările și completările ulterioare, se reglementează cadrul juridic pentru luarea unor măsuri necesare executării: lucrărilor de construcție, reabilitare și modernizare a drumurilor de interes național, județean și local, etc.

Potrivit art. 2 alin 1 lit a din Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate

publică necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, cu modificările și completările ulterioare sunt declarate de utilitate publică „lucrările de construcție, reabilitare și modernizare de drumuri și parcuri de interes național, județean și local, precum și toate lucrările de construcție, reabilitare și extindere a infrastructurii feroviare publice, lucrările necesare dezvoltării rețelei de transport cu metroul și de modernizare a rețelei existente, lucrările de dezvoltare a infrastructurii aeroportuare, precum și a infrastructurii de transport naval.” De asemenea, în conformitate cu prevederile art.2 alin 2¹ din același act normativ, expropriatori sunt municipiile, orașele și comunele pentru obiectivele de interes local, inclusiv pentru obiectivele de investiții în parteneriat public- privat ale administrației publice locale.

Conform prevederilor legii mai sus menționate pot fi expropriate bunurile imobile proprietate a persoanelor fizice sau persoanelor juridice, cu sau fără scop lucrativ, și a oricăror alte entități, precum și cele aflate în proprietatea privată a comunelor, orașelor, municipiilor și județelor, pe care se realizează lucrările de utilitate publică de interes național, județean și local.

Documentația tehnico-economică aferentă obiectivului de investiții, elaborată în condițiile Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările ulterioare, ale Ordonanța de urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare și ale celorlalte acte normative aplicabile în materie de investiții publice de către autoritățile administrației publice locale, **a fost aprobată de autoritatea publică locală prin Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Craiova nr. 354/26.11.2020, modificată prin hotărârea nr.104/23.02.2023** și conține varianta recomandată a studiului de fezabilitate, având următorii indicatori tehnico-economici:

- a) valoarea totală a investiției (inclusiv TVA) 129.539.326,53 lei**
din care construcții montaj (C+M) (inclusiv TVA) 107.433.832,75 lei
- b) durata de execuție a investiției 36 luni**

Pe baza documentației tehnico-economice, autoritatea publică locală va aproba, prin hotărâre:

- indicatorii tehnico-economici ai lucrărilor de interes local
- amplasamentul lucrării, conform variantei recomandate a studiului de fezabilitate,
- sursa de finanțare,
- declanșarea procedurii de expropriere a tuturor imobilelor care constituie coridorul de expropriere,
- lista proprietarilor așa cum rezultă din evidențele unității administrativ-teritoriale Municipiul Craiova
- suma globală a despăgubirilor estimate de către expropriator pe baza unui raport de evaluare,
- termenul în care despăgubirile estimate se virează într-un cont deschis pe numele expropriatorului.

Amplasamentul lucrării se aduce la cunoștința publică prin afișarea la sediul Consiliului Local respectiv, prin afișare pe pagina proprie de internet a expropriatorului, și va fi comunicat spre avizare și recepție Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară.

Prin Procesul Verbal de Recepție nr. 2964/2022 al Oficiului de Cadastru și Publicitate Imobiliară Dolj a fost avizat și recepționat amplasamentul obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)”, modificat ulterior conform anexei nr.1 la prezentul raport.

Amplasamentul va fi materializat prin bornarea tuturor punctelor de coordonate care îl definesc pe acesta. Autoritatea administrației publice locale va include coordonatele coridorului de expropriere în planul urbanistic general al localității.

Potrivit Hotărârii Guvernului nr. 53/2011 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local „Coridorul de expropriere reprezintă suprafața de teren cu sau fără alte imobile aferente, ce urmează a fi afectată de lucrările prevăzute la art. 2 alin. (1) din lege, stabilită pe baza variantei finale a studiilor de fezabilitate sau a documentațiilor de urbanism, după caz, aprobate în conformitate cu prevederile legale în vigoare, și delimitată în baza unui plan topografic realizat în sistemul național de proiecție STEREOGRAFIC 1970.”

Prin realizarea obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)” sunt afectate de coridorul de expropriere imobile prevăzute în anexa nr. 2 la prezentul raport.

Menționăm că pentru imobilul având numărul cadastral 250947 înscris în Cartea Funciară nr. 250947, ce aparține domeniului public al statului, aflat în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructuri și concesiunea Companiei Naționale de Căi Ferate S.A, afectat parțial de lucrările pentru realizarea obiectivului de investiții, a fost aprobată Hotărârea Consiliului Local al Municipiului Craiova nr.198/27.04.2023 privind solicitarea trecerii unor terenuri, din domeniul public al statului, administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructuri și concesiunea Companiei Naționale de Căi Ferate S.A, în domeniul public al municipiului Craiova și administrarea Consiliului Local al Municipiului Craiova. Iar pentru imobilul având numărul cadastral 220716 înscris în Cartea Funciară nr. 220716, ce aparține domeniului public al statului, aflat în administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructuri și concesiunea Companiei Naționale de Căi Ferate S.A, afectat parțial de lucrările pentru realizarea obiectivului de investiții, urmează a fi demarată procedura de trecere a imobilului din proprietatea publică a statului în proprietatea publică a municipiului Craiova.

După publicarea hotărârii prevăzute mai sus, Municipiul Craiova va întocmi documentațiile topo-cadastrale pentru imobilele propuse spre expropriere, având în vedere și dispozițiile Legii cadastrului și a publicității imobiliare nr. 7/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Lista imobilelor ce urmează a fi expropriate și care fac parte din coridorul de expropriere se face publică prin afișarea acesteia la sediul consiliului local și pe pagina de proprie de internet, anterior notificării proprietarilor.

Notificarea intenției de expropriere a imobilelor se transmite prin poștă catre proprietari. În termen de 20 de zile de la data notificării, proprietarii imobilelor au obligația prezentării la sediul din str. Târgului, nr.26 și depunerii actelor care atestă dreptul de proprietate sau alt drept real asupra imobilelor supuse exproprierii, în vederea stabilirii unei juste despăgubiri.

Sumele necesare plății despăgubirilor în vederea realizării exproprierii, potrivit amplasamentului efectuat, vor fi stabilite prin raport de evaluare întocmit de un evaluator autorizat, membru al Asociației Naționale a Evaluatorilor din România – ANEVAR, conform prevederilor art. 8 alin. 1 din Norma metodologică de aplicare a Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, cu modificările și completările ulterioare.

Planul cu amplasamentul lucrării, care conține delimitarea imobilelor – teren și construcții - propuse spre expropriere, cu indicarea numelui deținătorului, precum și a ofertei de despăgubire, stabilită de evaluator autorizat, se aduce la cunoștința publică prin afișarea la sediul Consiliului Local Craiova, unde va rămâne afișat până la finalizarea procedurii de expropriere și prin afișare pe pagina proprie de internet a expropriatorului.

Întrucât, potrivit prevederilor art. 9 din Legea 255/2010, „în termen de 5 zile lucrătoare de la expirarea termenelor prevăzute la art. 8, expropriatorul are obligația emiterii deciziei de expropriere”, iar potrivit art. 18 din același act normativ, în termen de 5 zile de la emiterea deciziei de expropriere, expropriatorul numește comisia de verificare a dreptului de proprietate ori a altui drept real în temeiul căruia cererea a fost formulată, este necesar să se împuternicească Primarul Municipiului Craiova în vederea emiterii dispozițiilor de expropriere și de numire a comisiei de verificare a dreptului de proprietate sau a altui drept real în temeiul căruia cererea a fost formulată.

Tabelul cu imobilele proprietate privată supuse exproprierii, cuprinzând județul, localitatea, indicatorul cadastral, suprafață (m²) și numele proprietarului/deținătorului, conform documentației cadastral-juridice, se va afla la sediul Primăriei Municipiului Craiova și va fi adus la cunoștința publică prin afișare la sediul din str. Târgului, nr.26 și pe pagina proprie de internet cu 10 zile înainte de data începerii activității comisiei.

Data începerii activității comisiei și data la care va fi afișat tabelul prevăzut anterior se va aduce la cunoștința persoanelor interesate prin publicarea unui anunț într-un ziar local.

Plata despăgubirii pentru imobilele expropriate în baza prevederilor hotărârii Consiliului

Local al municipiului Craiova pentru declararea utilității publice, aprobarea amplasamentului, indicatorii tehnico-economici, sursa de finanțare, suma globala a despăgubirilor estimata de către expropriator se face în baza cererilor adresate de către titularii drepturilor reale, precum și de către orice persoană care justifica un interes legitim.

Cererea pentru plata despăgubirii va conține numele și prenumele titularilor drepturilor reale, adresa de domiciliu, actele doveditoare referitoare la existența drepturilor reale asupra bunului imobil expropriat. Cererea, împreună cu documentele doveditoare, originale și/sau copii legalizate, va fi depusă în termen de 10 zile de la data aducerii la cunoștința publică, prin afișare la sediul consiliului local pe raza căruia se afla imobilul a tabelelor prevăzute anterior.

În cazul în care titularul dreptului real nu depune cererea și/sau documentele doveditoare, Municipiul Craiova va notifica acestuia suma propusă pentru plata despăgubirii și o va consemna într-un cont bancar deschis pe numele expropriatului.

În cazul în care despăgubirea referitoare la același imobil este cerută în concurs sau în contradictoriu de mai multe persoane aparent îndreptățite, despăgubirea se va consemna pe numele tuturor, urmând să fie împărțită potrivit legii civile. Despăgubirea va fi eliberată numai titularilor drepturilor dovedite prin acte autentice și/sau hotărâri judecătorești definitive și irevocabile. Eventualele litigii amâna eliberarea despăgubirilor consemnate

Identificarea imobilelor supuse exproprierii, aflate în litigiu, se va face numai în coordonate cadastrale, în conformitate cu prevederile Legii nr. 7/1996, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Hotărârea de stabilire a cuantumului despăgubirilor va fi comunicată solicitanților, precum și celorlalți titulari ori, după caz, titulari aparenti, se va afișa în extras la sediul Consiliului local al Municipiului Craiova și în extras, pe pagina de internet a Primăriei Municipiului Craiova.

În termen de cel mult 90 de zile de la data emiterii hotărârii de stabilire a cuantumului despăgubirii, Municipiul Craiova va efectua, prin transfer bancar sau numerar, plata despăgubirii către titularii drepturilor reale asupra imobilelor expropriate sau consemnarea acestora.

Expropriatul nemulțumit de cuantumul despăgubirii consemnate se poate adresa instanței judecătorești competente în termenul general de prescripție, care curge de la data la care i-a fost comunicată hotărârea, sub sancțiunea decăderii, fără a putea contesta transferul dreptului de proprietate către expropriator asupra imobilului supus exproprierii, iar exercitarea cailor de atac nu suspendă efectele hotărârii de stabilire a cuantumului despăgubirii, respectiv transferul dreptului de proprietate.

Atât procedura de expropriere, cât și lucrările de utilitate publică nu pot fi suspendate sau sistate la cererea vreunei persoane care invocă existența unor litigii privind posesia ori proprietatea imobilului expropriat. Transferul imobilului din proprietate privată în proprietatea publică a municipiului Craiova și în administrarea expropriatorului, operează de drept la data plății despăgubirii pentru expropriere sau, după caz, la data consemnării acestora.

Având în vedere cele precizate, în conformitate cu prevederile Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, Hotărârii Guvernului nr.53/2011, pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, în temeiul art. 129 alin.2 lit.b coroborat cu alin.4 lit.d din Ordonanța de urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare, propunem spre aprobare Consiliului Local al municipiului Craiova următoarele:

1-declararea de utilitate publică de interes local a lucrărilor pentru realizarea obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)”.

2- amplasamentul lucrării de utilitate publică de interes local pentru realizarea obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)”, conform planului de situație prevăzut în Anexa nr. 1 care face parte integrantă din prezentul raport.

3- finanțarea exproprierilor va fi suportată din bugetul local al Municipiului Craiova, fiind cuprinsă în „Programul de investiții pentru anul 2023”.

4- declanșarea procedurilor de expropriere pentru cauză de utilitate publică de interes local a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes local prevăzut la punctul 2.

5-lista proprietarilor ai căror imobile sunt afectate de coridorul de expropriere, identificați în anexa nr. 2 la prezentul raport

6- sumele individuale aferente despăgubirilor pentru imobilele proprietate privată situate pe amplasamentul lucrării de utilitate publică de interes local, se vor stabili în baza unui raport de evaluare care va fi supus aprobării Consiliului Local al Municipiului Craiova.

7-termenul în care despăgubirea estimată se virează într-un cont deschis pe numele expropriatorului este de 90 de zile de la data adoptării hotărârii de stabilire a cuantumului despăgubirii;

8-planul amplasamentului obiectivului de utilitate publică de interes local, se aduce la cunoștința publică prin afișare la sediul și pe pagina proprie de internet a Primăriei Municipiului Craiova, www.primariacraiova.ro, potrivit legii.

9-împuternicirea Primarului Municipiului Craiova să emită dispoziția de expropriere pentru imobilele proprietate privată ce constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes local și să emită dispoziția de numire a comisiei de verificare a dosarelor de expropriere.

Director executiv,
Ionuț Gâlea

Îmi asum responsabilitatea privind realitatea și legalitatea în solidar cu întocmitorul înscrisului
Data: 25.09.2023
Semnătura:

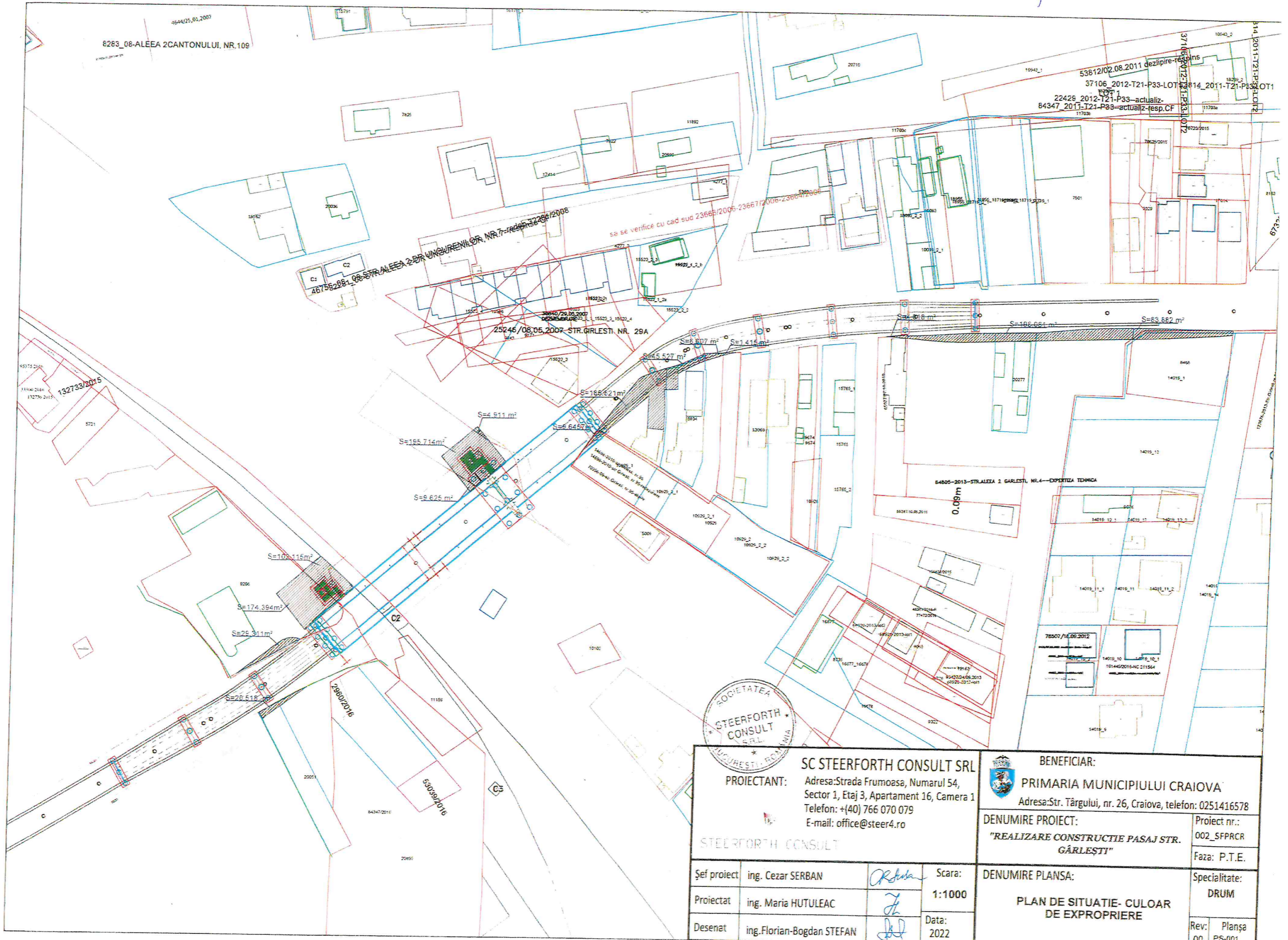
Șef Serviciu,
Lucian Mitucă

Îmi asum responsabilitatea privind realitatea și legalitatea în solidar cu întocmitorul înscrisului
Data: 25.09.2023
Semnătura:

Întocmit,
insp. Daniela Duțu

Îmi asum responsabilitatea privind realitatea și legalitatea în solidar cu întocmitorul înscrisului
Data: 25.09.2023
Semnătura:

Anexa nr.1 la raportul nr. 325333/2023



PROIECTANT: SC STEERFORTH CONSULT SRL Adresa: Strada Frumoasa, Numarul 54, Sector 1, Etaj 3, Apartament 16, Camera 1 Telefon: +(40) 766 070 079 E-mail: office@steer4.ro		BENEFICIAR: PRIMARIA MUNICIPIULUI CRAIOVA Adresa: Str. Târgului, nr. 26, Craiova, telefon: 0251416578	
DENUMIRE PROIECT: "REALIZARE CONSTRUCTIE PASAJ STR. GÂRLEȘTI"		Proiect nr.: 002_SFPRCR Faza: P.T.E.	
DENUMIRE PLANSA: PLAN DE SITUATIE- CULOAR DE EXPROPRIERE		Specialitate: DRUM Rev: 00 Planșa PS-001	
Șef proiect	ing. Cezar SERBAN	Scara:	1:1000
Proiectat	ing. Maria HUTULEAC	Data:	2022
Desenat	ing. Florian-Bogdan STEFAN		

Lista proprietarilor ai căror imobile sunt afectate de coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes local „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)”

Nr crt	Județ	Unitatea administrativ teritorială	Adresă imobil expropriat	Nume Proprietar	Categoria de folosință	Nr Cadastral	Nr. Carte Funciară	Suprafața expropriată	Valoarea despăgubirilor
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	Dolj	Mun. Craiova	Str. Gârlești, nr.36 Bis	Stoenescu Spiridon Stoenescu Vasilica	Curți construcții	215159	215159	Teren în suprafață de 12 mp	Se va stabili ulterior în baza unui raport de evaluare
2	Dolj	Mun. Craiova	Str. Gârlești, nr.95	Radut Nicolina Radut Lilian	Curți construcții	202270	202270	Teren în suprafață de 8 mp	Se va stabili ulterior în baza unui raport de evaluare
3	Dolj	Mun. Craiova	Str. Gârlești, nr. 52, fost nr.68	Porumboiu Tinca	Curți construcții	254142 254142-C1 254142-C2	254142	Teren în suprafață de 183 mp și construcțiile: C1-suprafața construită de 85 mp C2- anexa cu	Se va stabili ulterior în baza unui raport de evaluare

								suprafața contruită de 13 mp	
4	Dolj	Mun. Craiova	Str. Gârlești, nr.54, fost nr.70	Ionescu Nicolae Ionescu Gabriel-Ionel Ionescu Nela	Curți construcții	205983 205983-C3	205983	Teren în suprafață de 40 mp și construcția- anexă C3 cu suprafața construită de 25 mp	Se va stabili ulterior în baza unui raport de evaluare
5	Dolj	Mun. Craiova	Str. Gârlești, nr.58 fost nr. 74	Bizoi Florin Adrian Bizoi Constanța Stela	Curți construcții	216157	216517	Teren în suprafață de 1mp	Se va stabili ulterior în baza unui raport de evaluare
6	Dolj	Mun. Craiova	Str.Gârlești, nr. 70 fost nr.84	Pastita Ion Pastita Ion Pastita Maria	Curți construcții	204844	204844	Teren în suprafață de 3mp	Se va stabili ulterior în baza unui raport de evaluare
7	Dolj	Mun. Craiova	Str. Gârlești, nr. 78 fost nr.92	Craioveanu Leonard Laurențiu Craioveanu Ileana	Curți construcții	20277	232491	Teren în suprafață de 35mp	Se va stabili ulterior în baza unui raport de evaluare
8	Dolj	Mun. Craiova	Al. II Gârlești	Stanca Dan	Curți construcții	14019/1	215566	Teren în suprafață de 45 mp	Se va stabili ulterior în baza unui raport de evaluare
9	Dolj	Mun. Craiova	Intersecția CF Plaiul Vulcănești-Craiova, km CF 248+370-km	Statul Român	Căi ferate	250947	250947	Teren în suprafață de 196 mp	Emitere hotărâre de guvern

			CF 248+427 partea dreaptă						
10	Dolj	Mun. Craiova	Stația CF Craiova-Lot 2, Linia 901 km CF 246+997- km CF 248+782, partea stângă, Linia 900km CF205+900- km CF207+720, partea stângă, Linia 912 km CF250+060-km CF251+862, partea dreaptă	Statul Român	Căi Ferate	220716	220716	Teren în suprafață de 102 mp	Emitere hotărâre de guvern
11	Dolj	Mun. Craiova	Str. Gîrlești, nr. 25	Goga Aurel Goga Octavian Cristi Goga Nicolae	Curți construcții	9208	215176	Teren în suprafață de 174 mp și în suprafață de 29 mp	Se va stabili ulterior în baza unui raport de evaluare
12	Dolj	Mun. Craiova	Str. Gîrlești, nr. 56	Bizoi Marin Bizoi Floarea	-	Fără C.F.	Fără C.F.	Teren în suprafață de 9mp	Se va stabili ulterior în baza unui raport de evaluare
13	Dolj	Mun. Craiova	Str. Gîrlești, nr. 72	Proprietar neidentificat	-	Fără C.F.	Fără C.F.	Teren în suprafață de 11 mp	Se va stabili ulterior în baza unui raport de evaluare
14	Dolj	Mun. Craiova	Str. Gîrlești, nr.74	Banu Maria	-	Fără C.F.	Fără C.F.	Teren în suprafață de 25 mp	Se va stabili ulterior în baza unui raport de evaluare
15	Dolj	Mun. Craiova	Str. Gîrlești, nr.76	Stoenescu Spiridon	-	Fără C.F.	Fără C.F.	Teren în suprafață de	Se va stabili ulterior în

								27 mp	baza unui raport de evaluare
16	Dolj	Mun. Craiova	Str. Gîrlești, nr. 80	Proprietar neidentificat	-	Fără C. F.	Fară C.F	Teren în suprafață de 53 mp	

Director Executiv,

RAPORT DE AVIZARE

Având în vedere:

- Referatul nr.316070/2023, Raportul nr.325333/2023 al Directiei Patrimoniu;
- În conformitate cu prevederile Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauza de utilitate publică necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, Hotărârii Guvernului nr.53/2011, pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, în temeiul art. 129 alin.2 li.b coroborat cu alin.4 lit.d din Ordonanța de urgență nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.
- Potrivit Legii nr.514/2003 privind organizarea și exercitarea profesiei de consilier juridic;

AVIZAM FAVORABIL

propunerea privind supunerea spre aprobare Consiliului Local:

1-declararea de utilitate publică de interes local a lucrărilor pentru realizarea obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)”.

2- amplasamentul lucrării de utilitate publică de interes local pentru realizarea obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str. Gârlești (la intersecția cu calea ferată)”, conform planului de situație prevăzut în Anexa nr. 1 care face parte integrantă din prezentul raport.

3- finanțarea exproprierilor va fi suportată din bugetul local al Municipiului Craiova, fiind cuprinsă în „Programul de investiții pentru anul 2023”.

4- declanșarea procedurilor de expropriere pentru cauză de utilitate publică de interes local a imobilelor proprietate privată care constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes local prevăzut la punctul 2.

5-lista proprietarilor ai căror imobile sunt afectate de coridorul de expropriere, identificați în anexa nr. 2 la prezentul raport

6- sumele individuale aferente despăgubirilor pentru imobilele proprietate privată situate pe amplasamentul lucrării de utilitate publică de interes local, se vor stabili în baza unui raport de evaluare care va fi supus aprobării Consiliului Local al Municipiului Craiova.

7-termenul în care despăgubirea estimată se virează într-un cont deschis pe numele expropriatorului este de 90 de zile de la data adoptării hotărârii de stabilire a cuantumului despăgubirii;

8-planul amplasamentului obiectivului de utilitate publică de interes local, se aduce la cunoștința publică prin afișare la sediul și pe pagina proprie de internet a Primăriei Municipiului Craiova, www.primariacraiova.ro, potrivit legii.

9-împuternicirea Primarului Municipiului Craiova să emită dispoziția de expropriere pentru imobilele proprietate privată ce constituie coridorul de expropriere al lucrării de utilitate publică de interes local și să emită dispoziția de numire a comisiei de verificare a dosarelor de expropriere.

**Directiv,
Ovidiu**

Îmi asum responsabilitatea și legalitatea în solid
Semnat

**Directiv,
Cristian**

privind realitatea
ocmitorul inscrisului

**Intocmit,
Cons.jur**

Cons.jur **ta Bedelici**

Imi asum responsabilitatea și legalitatea în solid

a.
S

v

MUNICIPIULUI CRAIOVA
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI CRAIOVA

HOTĂRÂREA NR.354

privind aprobarea Studiului de Fezabilitate și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Realizare construcție pasaj pe str.Gârlești (la intersecție cu calea ferată)”

Consiliul Local al Municipiului Craiova, întrunit în ședința ordinară din data de 26.11.2020;

Având în vedere referatul de aprobare nr.169439/2020, raportul nr.169453/2020 al Direcției Investiții, Achiziții și Licitații și raportul de avizare nr.169477/2020 al Direcției Juridice, Asistență de Specialitate și Contencios Administrativ prin care se propune aprobarea Studiului de Fezabilitate și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Realizare construcție pasaj pe str.Gârlești (la intersecție cu calea ferată)” și avizele nr.371/2020 al Comisiei IV-Învățământ, Cultură, Sănătate, Culte, Tineret și Sport, nr.373/2020 al Comisiei II-Urbanism, Protecția Mediului și Conservarea Monumentelor, nr.374/2020 al Comisiei III-Servicii Publice, Liberă Inițiativă și Relații Internaționale, nr.375/2020 al Comisiei I-Buget Finanțe, Studii, Prognoze și Administrarea domeniului și nr.376/2020 al Comisiei V-Juridică, Administrație Publică și Drepturi Cetățenești;

În conformitate cu prevederile art.44 alin.1 din Legea nr.273/2006 privind finanțele publice locale, Hotărârii Guvernului nr.907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice și Ordonanței de Urgență a Guvernului nr.114/2018 privind instituirea unor măsuri în domeniul investițiilor publice și a unor măsuri fiscal-bugetare, modificarea și completarea unor acte normative și prorogarea unor termene;

În temeiul art.129 alin.2 lit.b, coroborat cu alin.4 lit.d, art.139 alin.1, art.154 alin.1 și art.196 alin.1 lit.a din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ;

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă Studiul de Fezabilitate și indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Realizare construcție pasaj pe str.Gârlești (la intersecție cu calea ferată)”, soluția 1, după cum urmează:

Valoarea totală (inclusiv TVA)	66.017.770,00 lei
Din care construcții montaj (C+M), inclusiv TVA	59.708.601,00 lei
Durata de execuție a investiției	36 luni,

prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Primarul Municipiului Craiova prin aparatul de specialitate: Serviciul Administrație Publică Locală și Direcția Investiții, Achiziții și Licitații vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ

CONTRASEMNEAZĂ,

Proiectant:
RIA DESIGN CONSULTING SRL

Faza: SF
BENEFICIAR: Primăria Craiova

DEVIZ GENERAL al obiectivului de investitii, conform H.G. 907 / 29.11.2016

Construire pasaj pe strada Gârlești (la intersecție cu CF) - S.F

soluția 1 - recomandată (viaduct cu pasaj hobanat și pasaje de acces) - rev. 1

Curs Euro = 4.8000

Nr. Crt	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (inclusiv TVA)
		lei	19% lei	lei
1	2	3	5	6
CAPITOLUL 1				
Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului				
1.1	Obtinerea terenului	480,000.0	91,200.0	571,200.0
1.2	Amenajarea terenului	430,000.0	81,700.0	511,700.0
1.3	Amenajari pt. prot. mediului si aducerea la starea initiala	280,800.0	53,352.0	334,152.0
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecia utilitatilor	665,000.0	126,350.0	791,350.0
Total Capitol 1		1,855,800.0	352,602.0	2,208,402.0
CAPITOLUL 2				
Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului				
2.1	Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului	0.0	0.0	0.0
Total Capitol 2		0.0	0.0	0.0
CAPITOLUL 3				
Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica				
3.1	Studii	23,000.0	4,370.0	27,370.0
3.1.1	Studii de teren	18,000.0	3,420.0	21,420.0
3.1.1.1	Studiu geotehnic	14,000.0	2,660.0	16,660.0
3.1.1.2	Studiu topografic	4,000.0	760.0	4,760.0
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	5,000.0	950.0	5,950.0
3.1.3	Alte studii specifice	0.0	0.0	0.0
3.2	Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize, acorduri si autorizatii	15,000.0	2,850.0	17,850.0
3.3	Expertizare tehnica	2,500.0	475.0	2,975.0
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0.0	0.0	0.0
3.5	Proiectare	1,094,499.0	207,954.8	1,302,453.8
3.5.1	Tema de proiectare	0.0	0.0	0.0
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0.0	0.0	0.0
3.5.3	Studiu de fezabilitate / documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	394,500.0	74,955.0	469,455.0
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor / acordurilor / autorizațiilor	6,000.0	1,140.0	7,140.0
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	21,000.0	3,990.0	24,990.0
3.5.6	Proiect tehnic de execuție	672,999.0	127,869.8	800,868.8
3.6	Organizarea procedurilor de achizitie	5,000.0	950.0	5,950.0
3.7	Consultanță	0.0	0.0	0.0
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	0.0	0.0	0.0
3.7.2	Auditul financiar	0.0	0.0	0.0

3.8	Asistenta tehnica	633,163.3	120,301.0	753,464.4
3.8.1	Asistenta tehnica din partea proiectantului	150,000.0	28,500.0	178,500.0
3.8.1.1	pe perioada de executie a lucrarilor	130,000.0	24,700.0	154,700.0
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse in programul de control al lucrarilor de executie, avizat de catre Inspectoratul de Stat in Constructii	20,000.0	3,800.0	23,800.0
3.8.2	Dirigentie de santier	483,163.3	91,801.0	574,964.4
Total Capitol 3		1,773,162.3	336,900.8	2,110,063.2
CAPITOLUL 4 Cheltuieli pentru investitia de baza				
4.1	Constructii si instalatii	48,316,332.0	9,180,103.1	57,496,435.1
4.1.1	Lucrari de drum si pasaje - rampe	14,808,332.0	2,813,583.1	17,621,915.1
4.1.2	Lucrari pasaj	33,102,000.0	6,289,380.0	39,391,380.0
4.1.3	Iluminat pe pasaj si sub pasaj	244,000.0	46,360.0	290,360.0
4.1.4	Sistem de monitorizare a traficului	162,000.0	30,780.0	192,780.0
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0.0	0.0	0.0
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0.0	0.0	0.0
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	0.0	0.0	0.0
4.5	Dotari	0.0	0.0	0.0
4.6	Active necorporale	0.0	0.0	0.0
Total Capitol 4		48,316,332.0	9,180,103.1	57,496,435.1
CAPITOLUL 5 Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de santier	492,826.6	93,637.1	586,463.6
5.1.1	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier	483,163.3	91,801.0	574,964.4
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii de santier	9,663.3	1,836.0	11,499.3
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului:	556,928.3	0.0	556,928.3
5.2.1	Comisioanele si dobandzile aferente creditului bancii finantatoare	0.0	0.0	0.0
5.2.2	Cota aferenta Inspectoratului de Stat in Constructii pentru controlul calitatilor lucrarilor de constructii	250,876.5	0.0	250,876.5
5.2.3	Cota aferenta Inspectoratului de Stat in Constructii pentru controlul statului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea lucrarilor de constructii	50,175.3	0.0	50,175.3
5.2.4	Cota aferenta Casei Sociale a Constructorilor - CSC	250,876.5	0.0	250,876.5
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme si autorizatia de construire / desfiintare	5,000.0	0.0	5,000.0
5.3	Cheltuieli diverse si neprevazute: 5% din [Cap. 1.2, 1.3, 1.4, 2, 3.5, 3.8, 4]	2,570,989.7	488,488.0	3,059,477.8
5.4	Cheltuieli pentru informare si publicitate	0.0	0.0	0.0
Total Capitol 5		3,620,744.6	582,125.1	4,202,869.7
CAPITOLUL 6 Cheltuieli pentru darea in exploatare				
6.1	Pregatirea personalului de exploatare	0.0	0.0	0.0
6.2	Probe tehnologice si teste	0.0	0.0	0.0
Total Capitol 6		0.0	0.0	0.0
TOTAL		55,566,039	10,451,731	66,017,770
<i>din care: C + M (cap. 1.2, 1.3, 1.4, 2, 4.1, 4.2, 5.1.1)</i>		50,175,295	9,533,306	59,708,601

Data: 25.08.2020

Intocmit
RIA Design Consulting SRI CONSULTING *



Beneficiar / Investitor
BENEFICIAR: Primăria Craiova

RIA

Denumirea obiectivului:

“Construire pasaj pe strada Gârlești (la intersecție cu CF)”

Faza de Proiectare:

STUDIU DE FEZABILITATE

Amplasament:

Municipiul Craiova

Beneficiar:

Primăria Municipiului Craiova

PROIECTANT:

RIA DESIGN CONSULTING S.R.L.

*PREȘEDINTELE ȘEFULUI
LUCIAN COSTIN MĂRĂREȘ*

Elaborat:

2020

LISTĂ DE SEMNATURI

Șef proiect	ing. Christian An
Inginer drumuri	ing. Dragoș Cojo
Inginer structuri	ing. Ion Cociorva
Expert tehnic	dr. ing Radu Luca



STUDIU DE FEZABILITATE

Cuprins

1. INFORMATII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTITII	4
1.1 Denumirea obiectivului de investiții.....	4
1.2 Ordönator principal de credite/ investitor	4
1.3 Ordonator de credite (secundar/ tertiar)	4
1.4 Beneficiarul investitiei	4
1.5 Elaboratorul documentatiei tehnice de avizare a lucrarilor de investitii.....	4
2. SITUATIA EXISTENTĂ ȘI NECESITATEA REALIZĂRII OBIECTIVULUI / PROIECTULUI DE INVESTIȚII	4
2.1 Concluziile stüdiului de prefezabilitate (în cazul în care a fost elaborat în prealabil) privind situația actuală, necesitatea și oportunitatea promovării obiectivului de investiții și scenariile/opțiunile tehnico-economice identificate și propuse spre analiză	4
2.2 Prezentarea contextului : politici, strategii, legislatie, acorduri relevante, structuri institucionale si financiare	4
2.3 Analiza situatiei existente si identificarea deficientelor	6
2.4 Analiza cererii de bunuri și servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu și lung privind evoluția cererii, în scopul justificării necesității obiectivului de investiții	8
2.5 Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investitiei publice	8
3. IDENTIFICAREA, PROPUNEREA ȘI PREZENTAREA A MINIMUM DOUĂ SCENARII/OPTIUNI TEHNICOECONOMICE PENTRU REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII	9
3.1 Particularitati privind amplasamentul	9
3.1.1 Descrierea amplasamentului	9
3.1.2 Relatii cu zonele invecinate, accesuri existente si/sau cai de acces posibile.	10
3.1.3 Orientări propuse față de punctele cardinale și față de punctele de interes naturale sau construite.....	10
3.1.4 Surse de poluare existente în zonă.....	10
3.1.5 Datele climatice și particularități de relief	10
3.1.6 Situația utilitatilor tehnico-edilitare existente	11
3.1.7 Caracteristici geofizice ale terenului din amplasament - extras din studiul geotehnic elaborat conform normativelor în vigoare, cuprinzând.....	12
3.2 Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcțional-arhitectural și tehnologic:.....	14
3.2.1 Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții;.....	14
3.2.2 Varianta constructivă de realizare a investiției, cu justificarea alegerii acesteia	14
3.2.3 Echiparea și dotarea specifică funcțiunii propuse.	16
3.3 Costurile estimative ale investiției.....	16
3.4 Studii de specialitate, în functie de categoria si clasa de importanta a constructiilor, dupa caz.....	17

3.5	Grafice orientative de realizare a investiției	17
4.	ANALIZA FIECARUI SCENARIU TEHNICO - ECONOMIC PROPUȘ	18
4.1	Prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referință și prezentarea scenariului de referință	18
4.2	Analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice, ce pot afecta investiția.....	18
4.3	Situația utilităților și analiza de consum	19
4.4	Sustenabilitatea realizării obiectivului de investiții	19
4.4.1	Impactul social și cultural, egalitatea de șanse	19
4.4.2	Estimări privind forța de muncă ocupată prin realizarea investiției: în faza de realizare, în faza de operare	19
4.4.3	Impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversității și a siturilor protejate, după caz	20
4.4.4	Impactul obiectivului de investiție raportat la contextul natural și antropic în care acesta se integrează, după caz	21
4.5	Analiza cererii de bunuri și servicii, care justifică dimensionarea obiectivului de investiții	22
4.6	Analiza financiară, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță financiară: fluxul cumulat, valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate; sustenabilitatea financiară	23
4.7	Analiza economică, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță economică: valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate și raportul cost-beneficiu sau, după caz, analiza cost-eficacitate	27
4.8	Analiza de sensibilitate	28
4.9	Analiza de riscuri, măsuri de prevenire/diminuare a riscurilor	29
4.10	Analiza multicriterială a soluțiilor propuse pentru realizarea obiectivului	33
5.	SCENARIUL/OPTIUNEA TEHNICO-ECONOMIC(A) OPTIM(A), RECOMANDAT(A)	35
5.1	Comparația scenariilor/opțiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilității și riscurilor	35
5.2	Selectarea și justificarea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e).....	35
5.3	Descrierea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e) privind:.....	36
5.3.1	Obținerea și amenajarea terenului	36
5.3.2	Asigurarea utilităților necesare funcționării obiectivului.....	36
5.3.3	Soluția tehnică, cuprinzând descrierea, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcțional-arhitectural și economic, a principalelor lucrări pentru investiția de bază, corelată cu nivelul calitativ, tehnic și de performanță ce rezultă din indicatorii tehnico-economici propuși	36
	Protecție și devieri rețele de apă și canalizare	39
	Impactul altor proiecte din zonă	40
5.4	Principalii indicatori tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții.....	45
5.4.1	Indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general	45

5.4.2	Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță - elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții - și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare	45
5.4.3	Indicatori financiari, socio-economici, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții	46
5.4.4	Durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni	46
5.5	Prezentarea modului în care se asigură conformarea cu reglementările specifice funcțiunii preconizate din punctul de vedere al asigurării tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcției, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice	46
5.6	Nominalizarea surselor de finanțare a investiției publice, ca urmare a analizei financiare și economice: fonduri proprii, credite bancare, alocații de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite	46
6.	URBANISM, ACORDURI SI AVIZE CONFORME	46
6.1	Certificatul de urbanism emis in vederea obtinerii autorizatiei de construire	46
6.2	Extras de carte funciara, cu exceptia cazurilor speciale, expres prevazute de lege	47
6.3	Actul administrativ al autoritatii competente pentru protectia mediului, masuri de diminuare a impactului, masuri de compen sare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu in documentatia tehnico-economica	47
6.4	Avize conforme privind asigurarea utilităților	47
6.4.1	Studiu privind posibilitatea utilizarii unor sisteme alternative de eficienta ridicata pentu cresterea performantei energetice	47
6.4.2	Studiu de trafic si studiu de circulatie	47
6.4.3	Raport de diagnostic arheologic, in cazul interventiilor de situri arheologice	47
6.4.4	Studiu istoric in cazul monumentelor istorice	47
6.4.5	Studii de specialitate necesare in functie de specificul investitiei	47
6.5	Studiu topografic, vizat de catre Oficiul de Cadastru si Publicitate Imobiliara	47
6.6	Avize, acorduri și studii specifice, după caz, în funcție de specificul obiectivului de investiții și care pot condiționa soluțiile tehnice	47
7.	IMPLEMENTAREA INVESTIȚIEI	47
7.1	Informații despre entitatea responsabilă cu implementarea investiției	47
7.2	Strategia de implementare, cuprinzând: durata de implementare a obiectivului de investiții (în luni calendaristice), durata de execuție, graficul de implementare a investiției, eșalonarea investiției pe ani, resurse necesare	47
7.3	Strategia de exploatare/operare și întreținere: etape, metode și resurse necesare	48
7.4	Recomandări privind asigurarea capacității manageriale și instituționale	48
8.	CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI	48

MEMORIU JUSTIFICATIV

1. INFORMATII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTITII

1.1 Denumirea obiectivului de investiții

Construire pasaj pe strada Gârlești (la intersecție cu CF)

1.2 Ordonator principal de credite/ investitor

Municipiul Craiova, județul Dolj

1.3 Ordonator de credite (secundar/ tertiar)

Nu este cazul

1.4 Beneficiarul investitiei

Municipiul Craiova, județul Dolj

1.5 Elaboratorul documentatiei tehnice de avizare a lucrarilor de investitii

RIA DESIGN CONSULTING SRL,

Voluntari, str. Ion Creangă (fostă David Constantin), nr. 33, jud. Ilfov

J23/3064/2008, RO24541003

2. SITUATIA EXISTENTĂ ȘI NECESITATEA REALIZĂRII OBIECTIVULUI / PROIECTULUI DE INVESTIȚII

2.1 Concluziile studiului de fezabilitate (în cazul în care a fost elaborat în prealabil) privind situația actuală, necesitatea și oportunitatea promovării obiectivului de investiții și scenariile/opțiunile tehnico-economice identificate și propuse spre analiză

Pentru lucrarea în speță nu s-a realizat un studiu de fezabilitate. În cadrul prezentului studiu de fezabilitate au fost studiate 3 soluții alternative, prezentate în Studiul de soluție anexat la documentație. Două dintre soluții sunt prezentate mai jos.

2.2 Prezentarea contextului : politici, strategii, legislatie, acorduri relevante,

structuri instituționale și financiare

Transporturile reprezintă unul dintre elementele fundamentale ale procesului de integrare europeană, fiind strâns legate de crearea și finalizarea pieței interne, care promovează ocuparea forței de muncă și creșterea economică. Transporturile se numără printre primele domenii de politică comună ale Uniunii Europene și sunt esențiale pentru realizarea libertăților pieței comune, prevăzute de Tratatul de la Roma din 1957: libera circulație a persoanelor, serviciilor și mărfurilor. Întrucât fără legături și rețele de transport, libera circulație nu ar fi posibilă, politica UE în acest domeniu a fost întotdeauna orientată către suprimarea obstacolelor dintre statele membre și crearea unui spațiu european unic al transporturilor, cu condiții concurențiale echitabile pentru și între diferitele tipuri de transport: rutier, feroviar, aerian și naval. Având în vedere faptul că infrastructura de transport nu este distribuită uniform în țările Uniunii Europene, în comunicarea sa „EUROPA 2020 – O strategie europeană pentru o creștere inteligentă, durabilă și favorabilă incluziunii”, Comisia a subliniat importanța coeziunii sociale, a unei economii mai verzi, a educației și inovării pentru Europa, obiective care trebuie să se reflecte aspecte ale politicii europene în domeniul transporturilor cu scopul de a asigura mobilitatea durabilă pentru toți cetățenii, eliminarea emisiilor de carbon în domeniul transporturilor și utilizarea la maximum a progreselor tehnologice.¹

La nivelul României, un document foarte important îl reprezintă Acordul de Parteneriat, documentul semnat de România și Comisia Europeană, prin care se prezintă modul în care vor fi folosite fondurile europene structurale și de investiții în perioada de programare 2014-2020. Potrivit acestuia, infrastructura de transport învechită, este o piedică în calea dezvoltării. Astfel, plecând de la premisa că accesibilitatea este o condiție esențială a dezvoltării economice și sociale, iar rețeaua de transport subdezvoltată și calitatea slabă a serviciilor sunt o barieră în calea dezvoltării orașelor, precum și a satelor și comunelor, constatam că efectele negative se reflectă în mobilitatea scăzută a forței de muncă și, prin urmare, în lipsa exploatarei acesteia, dar și prin reducerea accesului la servicii de bază, costuri ridicate și timpi de călătorie mari, cu efecte negative asupra competitivității. Problemele de accesibilitate ale României și rata mare a accidentelor soldate cu victime sunt cauzate de slaba calitate a infrastructurii rutiere, de legăturile deficitare între rețeaua transeuropeană de transport (TEN-T) și estul și vestul țării, de progresul lent al modernizării căilor ferate și de viteza mică a trenurilor de marfă și de pasageri. Unele părți ale țării sunt

¹ http://ec.europa.eu/transparency/procdocs/docs/1/2010/PO/1_2010_280_PO_01_1.pdf

grav defavorizate, în special regiunile din nord aflate la granița cu Ucraina și Moldova și cele din Delta Dunării.

Întrucât România ocupă ultima poziție între statele membre ale UE în ceea ce privește calitatea infrastructurii, atât a infrastructurii rutiere cât și a infrastructurii feroviare², iar lipsa unei infrastructuri de transport de bună calitate se reflectă în creșterea costurilor sectorului privat, limitând integrarea pe piața UE și reducând productivitatea, s-a elaborat la nivelul țării pentru a veni în reîntâmpinare acestor bariere Master Planul General De Transport (MPGT).

Investitia Construire pasaj pe strada Gârlești (la intersecție cu CF), face parte din planul de dezvoltare al municipiului Craiova.

Proiectul de investiții în infrastructura de bază **Construire pasaj pe strada Gârlești (la intersecție cu CF)** respecta *Principiul rolului multiplu în sensul accesibilizării agenților economici, a zonelor turistice, a investițiilor sociale, accesibilizarea altor investiții finanțate din fonduri publice*, respectiv asigura:

- acces direct în zone cu potențial economic;
- acces direct la investiții sociale și de interes public;
- acces direct la alte investiții private finanțate din fonduri europene.

Realizarea unei infrastructuri moderne prin îmbunătățirea rețelei de drumuri de interes local este deosebit de importantă pentru județ în ceea ce privește atragerea și menținerea investițiilor în zonă, dezvoltarea economico-socială și dezvoltarea echilibrată a regiunii din care face parte acest drum, reprezentând în același timp și punctul de plecare pentru transformarea zonei într-o zonă atractivă de locuit, pentru desfășurarea de activități economice și activități turistice, având în vedere potențialul deosebit al zonei.

2.3 Analiza situației existente și identificarea deficiențelor

Obiectul prezentului proiect sunt lucrările de construire pentru Pasajul peste calea ferată pe strada Gârlești.

Traseul străzii din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes local și face parte din rețeaua de străzi ale municipiului Craiova.

² Acordul de parteneriat 2014-2020 p. 99, accesat la http://www.fonduri-ue.ro/files/documente-relevante/acord/Acord_de_Parteneriat_2014_2020_RO.pdf

Accesul către cartierul Gârlești se face pentru moment din Bd. Decebal prin strada Gârlești cu trecere peste calea ferată triplă, magistrala București-Craiova-Timișoara.

Se propune realizarea unei unui pasaj superior sau inferior căii ferate, dar din analizele efectuate în cadrul Studiului de soluție au fost identificate soluțiile viabile de construire, fiind studiate două dintre acestea, respectiv pasaj superior cu structură hobanată sau în arc respectiv viaducte de acces cu ziduri din pământ armat sau structuri cu mai multe deschideri.

Proiectul include accesul denivelat înspre și dinspre strada Gârlești din municipiul Craiova. Lungimea este determinată prin proiect în urma geometrizării axului drumului urmare a ridicării topografice.

Proiectul prevede realizarea pasajului printr-o soluție denivelată modernă și racordarea la străzile adiacente prin prevederea unei îmbrăcămînți rutiere moderne și a unui sistem de colectare și evacuare a apelor din zonă, precum și îmbunătățirea elementelor geometrice în plan și profil longitudinal existente, astfel încât să se obțină îmbunătățirea circulației rutiere din punct de vedere al confortului utilizatorului și siguranța circulației rutiere și pietonale.

Prezentul proiect este relevant pentru îmbunătățirea infrastructurii de transport regionale și locale, al cărei obiectiv îl reprezintă îmbunătățirea accesibilității regiunii și mobilității populației, bunurilor și serviciilor în vederea stimulării dezvoltării economice durabile.

Realizarea obiectivului se va concretiza într-o serie de avantaje social - economice, precum:

- îmbunătățirea substanțială a nivelului de servicii către populație;
- îmbunătățirea semnificativă a standardelor de mediu;
- dezvoltarea economică și socială durabilă.

Totodată prin implementarea proiectului se estimează:

- dezvoltarea economică a zonei și a investițiilor locale prin îmbunătățirea condițiilor de funcționare a agenților economici existenți și apariția de agenți economici noi care să contribuie la creșterea economiei;
- creșterea numărului de locuri de muncă rezultat al dezvoltării economice a zonei;
- îmbunătățirea stării de sănătate a locuitorilor comunei prin accesul la mijloacele de intervenție în caz de urgență, ca urmare a faptului că drumurile devin practicabile în orice condiții meteorologice;

- creșterea frecvenței școlare și scăderea abandonului școlar prin posibilitatea utilizării drumurilor și pe timp ploios, drumurile devenind practicabile indiferent de condițiile meteorologice;

Strada Gârlești pentru moment este asfaltată cu trecere la nivel peste calea ferată.

Pentru proiectarea lucrărilor de reabilitare a drumurilor a fost realizat un Studiu geotehnic .

Nu au fost identificate zone cu cedări sau cu potențial de alunecare.

2.4 Analiza cererii de bunuri și servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu și lung privind evoluția cererii, în scopul justificării necesității obiectivului de investiții

Cartierul Bordei se află într-o continuă expansiune atât din punct de vedere imobiliar cât și industrial, ceea ce implică o dezvoltare economică care necesită și alte tipuri de investiții, respectiv în infrastructura de transport. Astfel, având în vedere că trecerea peste calea ferată magistrală se face la nivel, accesul către zonele locuite din cartier se face cu dificultate, iar în momentul în care bariera este lăsată, traficul este blocat total.

2.5 Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Obiectivul mai sus menționat al investiției este compus din:

- a) Pasaj superior peste calea ferată cu deschiderea $L=70+35m = 105m$;
- b) Viaducte de acces din pasaje din beton armat și rampe din pământ armat $L=138+117m = 255 m$;
- c) Elemente pentru siguranța circulației

În conformitate cu legislația în vigoare, respectiv 766 /1997 privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor, prezenta documentație se încadrează în construcții de importanță normală (C).

Realizarea obiectivului se va concretiza într-o serie de avantaje social - economice, precum:

- îmbunătățirea substanțială a nivelului de servicii către populație;
- îmbunătățirea stării de sănătate a populației și creșterea gradului de confort;
- îmbunătățirea semnificativă a standardelor de mediu;
- dezvoltarea economică și socială durabilă.

Prin proiect se va avea în vedere alegerea soluțiilor optime din punct de vedere tehnic și economic prin realizarea unui sistem rutier care să asigure o capacitate portantă corespunzătoare și un pasaj superior peste calea ferată care să asigure fluiditatea traficului.

În cadrul proiectului se va avea în vedere pe lângă reabilitarea platformei drumului, respectiv viaductele propuse și lucrări de scurgere a apelor, racordarea drumurilor laterale și dispunerea de elemente de siguranță rutieră.

Toate demersurile au ca scop:

- crearea condițiilor pentru creșterea investițiilor;
- promovarea transportului viabil;
- scăderea poluării aerului (considerat pozitiv din punct de vedere al afectării mediului);
- facilitarea schimbării modului și condițiilor de transport către unul mai puțin poluant, cu un impact pozitiv asupra mediului și al sănătății populației.

3. IDENTIFICAREA, PROPUNEREA ȘI PREZENTAREA A MINIMUM DOUĂ SCENARII/OPTIUNI TEHNICOECONOMICE PENTRU REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

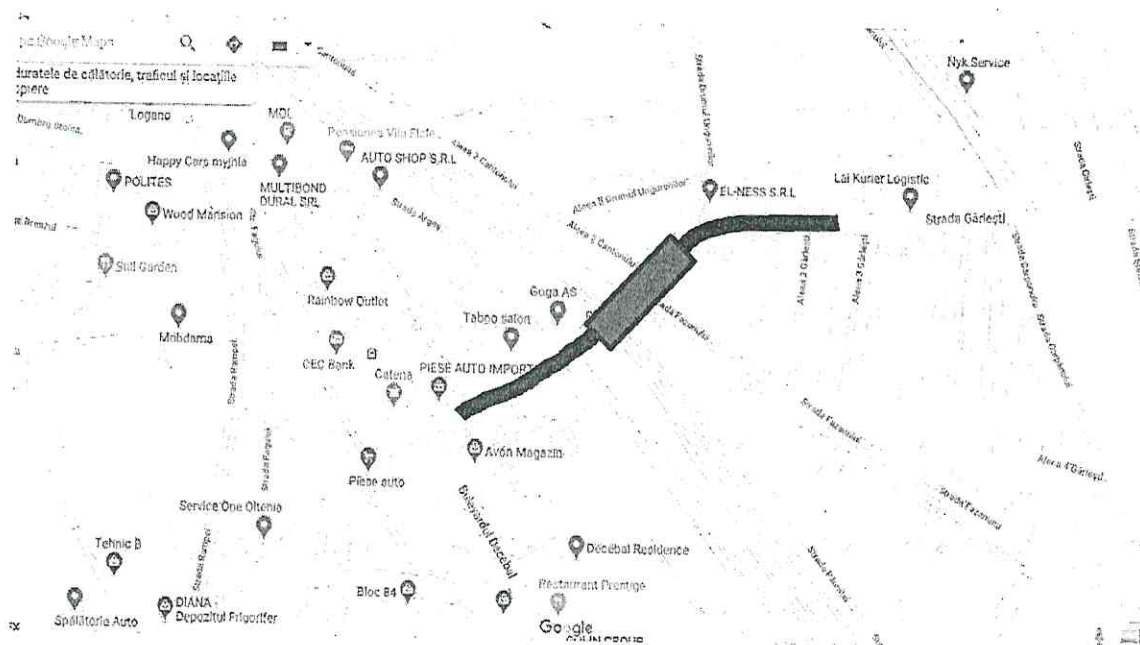
3.1 Particularități privind amplasamentul

3.1.1 Descrierea amplasamentului

Traseul drumului din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes local și face parte din rețeaua de străzi a municipiului Craiova.

Cartierul Bordei se află într-o continuă expansiune atât din punct de vedere imobiliar cât și industrial, ceea ce implică o dezvoltare economică care necesită și alte tipuri de investiții, respectiv în infrastructura de transport. Astfel, având în vedere că trecerea peste calea ferată magistrală se face la nivel, accesul către zonele locuite din cartier se face cu dificultate, iar în momentul în care bariera este lăsată, traficul este blocat total.

Accesul spre strada Gârlești se face din bulevardul Decebal care asigură accesul către centrul municipiului. Strada continuă peste calea ferată existentă și asigură accesul către cartierul Bordei iar prin rețeaua de străzi existentă, asigură accesul în centura Craiova Nord.



3.1.2 Relații cu zonele învecinate, accesuri existente și/sau cai de acces posibile

Strada se intersectează cu alte străzi respectiv bulevardul Decebal și străzile din cartierul Bordei, asigurând legătura între acestea.

3.1.3 Orientări propuse față de punctele cardinale și față de punctele de interes naturale sau construite

Dezvoltarea lucrărilor propuse se va face pe amplasamentele existente cu desfășurare est-vest. Pasajul va asigura o fluentă a traficului benefică accesului în zonele construite ale cartierului Bordei. Zona nu interferează cu obiective de interes natural.

3.1.4 Surse de poluare existente în zonă

Nu există surse existente de poluare cu excepția traficului auto care circulând cu dificultate crește gradul de poluare în zonă (frânări dese, accelărări și circulație cu viteză redusă)

3.1.5 Datele climatice și particularități de relief

3.1.5.1 Relieful

Traseul străzii se dezvoltă în intravilan, într-o zonă intens construită, terenul are pante relativ mici, cu declivități de 1-2%. Cota actuală se situează în general la nivelul terenului existent sau a proprietăților ce se dezvoltă în lungul acestei străzi în zone intens locuite, mărginite de gardurile proprietăților.

3.1.5.2 Clima

Climatic aparține în proporție sectorului cu clima continentală. Sectorului cu climă continentală îi sunt caracteristice verile foarte calde și uscate și ierni reci marcate de intervale de încălzire care provoacă topirea stratului de zăpadă.

3.1.5.3 Studii topografice

Au fost realizate ridicari in coordonate STEREO 70 si Marea Neagra. Pe teren au fost materializati reperii GPS si punctele de statie din care s-au facut masuratori. Pe baza masuratorilor efectuate s-a materializat axa drumului existent, urmarindu-se punctele caracteristice in plan, profil longitudinal si profil transversal. Statiile de ridicare au fost materializate prin buloane si martori.

Au fost ridicate planimetric si altimetric:

- drumurile existente (platforma, carosabil, ax, dispozitive de colectare - evacuare ape, dispozitive de siguranta circulatiei)
- limita proprietatilor
- utilitatile existente, etc...

3.1.6 Situatia utilitatilor tehnico-edilitare existente

Pe traseului drumului studiat sunt o serie de utilitati dupa cum urmeaza:

- Electrica
- Alimentare cu apa
- Telefonie
- Gaze

In faza de proiectare s-a urmarit ca lucrarile de reabilitare a drumului sa nu afecteze utilitatile mentionate, toate lucrările fiind proiectate evitând orice interferență cu acestea.

In ceea ce priveste amplasarea stalpilor s-a constatat ca nu sunt situatii unde amplasarea santurilor deschise coincide cu pozitia stalpului.

In legătură cu posibile interferente cu monumente istorice sau de arhitectura, situri arheologice pe amplasament sau in zona imediat invecinata, existanta conditionarilor specifice in cazul existentei unor zone protejate, se constată că nu este cazul, în lungul traseului nu sunt monumente istorice.

3.1.7 Caracteristici geofizice ale terenului din amplasament - extras din studiul geotehnic elaborat conform normativelor în vigoare, cuprinzând

3.1.7.1 Seismicitate

Din punct de vedere seismic, conform normativului P100-1/2013 (Codului de proiectare seismică), valoarea de varf a accelerației terenului pentru proiectare $a_g = 0.15g$, pentru cutremure având intervalul mediu de recurență $IMR = 225$ ani și 20% probabilitate de depășire în 50 ani, iar valoarea perioadei de control (colț) a spectrului de răspuns este $T_c = 0.7s$.

Din punct de vedere al macrozonării seismice, perimetrul se încadrează în gradul 6, corespunzător gradului VII pe scara MSK și cu o perioadă de revenire de minimum 50 ani, conform STAS 11100/1-93

3.1.7.2 Studii geologice

Din punct de vedere geomorfologic, teritoriul reprezentat pe foaia Craiova corespunde colinelor subcarpatice, ale căror altitudini absolute variază între 200 – 450 m, altitudini ce scad brusc de la NV către SE.

Această unitate morfologică se poate subdiviza în două subzone: cea de la nord (Strehaia – Filiași – Gorunești) cu un relief intens fragmentat, cu pante abrupte și culmi înguste; cea de la sud (Vlădaia – Terpezița – Craiova) unde relieful se caracterizează prin interfluvii largi și plane.

Referitor la altitudinea absolută a unității morfologice menționate, se poate observa că în sectorul Craiova – Filiași, cotele au valori mai ridicate în stânga Jiului decât cele din dreapta, în dezacord cu panta generală a zonei colinare care este orientată în direcția NV - SE. Acest fapt este datorat unor procese neotectonice.

În spațiul analizat, clima prezintă un caracter temperat cu variații de la N la S și de la V la E. Această diferențiere se datorează atât condițiilor geomorfologice, cât și influenței climatice mediteraneene care se face simțită în zona de vest și a fost constatată în toate elementele climatice.

Adâncimea de îngheț în terenul natural, conform STAS 6054-85, este de 70-80cm.

3.1.7.3 Încadrarea în zone de risc (cutremur, alunecări de teren, inundații) în conformitate cu reglementările tehnice în vigoare

Riscurile naturale sunt manifestări extreme ale unor fenomene naturale, precum cutremurele, furtunile, inundațiile, seceta care au o influență directă asupra vieții fiecărei

persoane, asupra societății și a mediului înconjurător, în ansamblu. Cunoașterea acestor fenomene permite luarea unor măsuri adecvate pentru limitarea efectelor – pierderi de vieți omenești, pagube materiale și distrugeri ale mediului – și pentru reconstrucția regiunilor afectate. Rîșcurile (hazardele) naturale pot fi clasificate în funcție de diferite criterii, cum ar fi: modul de formare (geneza), durata de manifestare, arealul afectat etc. În funcție de geneză, riscurile naturale se diferențiază în: riscuri endogene și riscuri exogene. Riscurile ENDOGENE sunt generate de energia provenită din interiorul planetei, în această categorie fiind incluse erupțiile vulcanice și cutremurele. Riscurile EXOGENE sunt generate de factorii climatici, hidrologici, biologici etc., de unde categoriile de: hazarde geomorfologice, hazarde climatice, hazarde hidrologice, hazarde biologice naturale, hazarde oceanografice, hazarde biofizice și hazarde astrofizice. Riscurile GEOMORFOLOGICE cuprind o gamă variată de procese, cum sunt prăbușirile, tasările sau alunecările de teren, avalanșele. Riscurile CLIMATICE cuprind o gamă variată de fenomene și procese atmosferice care pot genera pierderi de vieți omenești, mari pagube și distrugeri ale mediului înconjurător. Cele mai întâlnite manifestări tip risc sunt furtunile care definesc o stare de instabilitate a atmosferei ce se desfășoară sub forma unor perturbații câteodată foarte violente.

3.1.7.4. Caracteristici din punct de vedere hidrologic stabilite în baza studiilor existente, a documentărilor, cu indicarea surselor de informare enunțate bibliografic

Riscurile antropice sunt fenomene de interacțiune între om și natură, declanșate sau favorizate de activități umane și care sunt dăunătoare societății în ansamblu și existenței umane în particular. Aceste fenomene sunt legate de intervenția omului în natură, cu scopul de a utiliza elementele cadrului natural în interes propriu: activități economice, miniere, industriale, de construcții, de transport, amenajarea spațiului³.

Menționăm că pe perioada implementării proiectului nu vor exista riscuri naturale și antropice sau schimbări climatice, care să pună în pericol investiția întrucât lucrările se vor efectua cu respectarea tuturor normelor tehnice și legislative în vigoare.

Hidrografia zonei Craiova este reprezentată de râurile Jiu și afluentul acestuia Amaradia. Raul Jiu are o lungime de 339.0 km, panta medie de 5 ‰, un coeficient de șinuoșitate de 1.85 și un bazin de 10080.0 km². Rețeaua hidrografică însumează 3876.0 km. Densitatea rețelei hidrografice este de 0.38 km/km², fiind superioară mediei pe țară (0.33 km/km²). Se formează prin unirea a doi afluenți principali: Jiul de Vest, ce izvorăște din Munții Retezat și Jiul de Est, ce izvorăște din versantul sudic al munților Șureanu, la altitudini în jur de 1500.0

³ https://www.igpp.ro/documente/SVPSU/tipuri_de_risc_specifice_la_nivelul_localitatilor.pdf

m. În tot acest sector Jiul de Vest și Jiul de Est, precum și afluenții lor au caracter montan cu pante între 30-18 ‰ pentru Jiu, 20-25 ‰ pentru afluenți, fapt ce explică fizionomia generală a văilor, caracterizate prin profil îngust, adâncit în forma de V, lipsit de o albie majoră, cu material aluvionar de dimensiuni mari (bolovani, pietrișuri, etc.). Pe partea dreaptă râul Jiu primește 31 afluenți (dintre care cei mai importanți sunt: Tismana, Jilț, Motru, Răzni), iar pe partea stângă primește 21 afluenți (dintre care cei mai importanți sunt: Jiu de Est, Sadu, Cioiana, Gilort, Amaradia).

Raul Amaradia, afluent pe partea stângă a râului Jiu izvorăște din zona de contact a regiunii Subcarpatice cu Depresiunea Getica, pe care o străbate în întregime în partea ei centrală pe direcția nord-sud. Însurează o suprafață de aproximativ 826.0 km², o altitudine medie de 241.0 m și o pantă medie a bazinului de 43.0 m/km.

Râurile nu influențează în niciun fel zona studiată.

3.2 Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcțional-arhitectural și tehnologic:

3.2.1 Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții;

3.2.1.1 Categoria și clasa de importanță

În conformitate cu legislația în vigoare, respectiv 766/1997 privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor, prezenta documentație se încadrează în construcții de importanță normală (C).

Conform OMT nr. 1296/207 - Ordin pentru aprobarea Normelor privind încadrarea în categorii a drumului, drumul pe sectorul studiat se încadrează ca drum de clasa tehnică V. Conform STAS 10144 – Străzi. Profiluri Transversale, strada se încadrează în stradă urbană de categoria III.

3.2.2 Varianta constructivă de realizare a investiției, cu justificarea alegerii acesteia

Au fost studiate trei soluții alternative privind pasajul peste calea ferată și trei soluții alternative privind rampele de acces către pasaj, astfel:

Pasajul peste CF:

Soluția 1 – pasaj suprateran hobanat

Soluția 2 – pasaj suprateran cu arc central

Soluția 3 – pasaj subteran

Viaductele de acces către pasajul peste CF:

Soluția 1 – rampe de acces cu pasaj de acces cu suprastructură cu grinzi tip T și pile intermediare circulare

Soluția 1A – rampe de acces cu pasaj de acces cu suprastructură casetă monolită și pile intermediare lamerale

Soluția 2 – rampe de acces din pământ armat

Soluția 3 – pasaj subteran cu ziduri de spirjin din beton

Din punct de vedere financiar au fost calculați următorii indicatori tehnico-economici:

Principalii indicatori

**Construire pasaj pe strada Gârlești (la intersecție cu CF) - S.F
soluția 1 - viaduct cu pasaj hobanat și pasaje acces pilă circulară***

RAMPE (din care pasaj acces 76.70+66.30m)	138+117m
TABLIER METALIC	70+35m
declivitate pe rampe	max 6%
lățime platformă pe rampe	10.00m
lățime platformă pe pasaj	13.60m
lățime parte carosabilă rampe	2x3.25m
lățime parte carosabilă pasaj	2x3.90m
lățime trotuare pe rampă	2x1.00m
lățime trotuare pe pasaj	2x2.00
Valoare C+M lei (fără TVA)	50,175,295
Valoare total deviz general lei (fără TVA)	55,566,039
Valoare C+M EURO (fără TVA)	10,453,187
Valoare total deviz general EURO (fără TVA)	11,576,258

* pentru soluția 1A pasajele de acces au pilă lamerală iar prețul total este similar cu soluția 1

Principalii indicatori

**Construire pasaj pe strada Gârlești (la intersecție cu CF) - S.F
soluția 2 - viaduct cu pasaj hobanat și rampe din pământ armat**

RAMPE	138+117m
TABLIER METALIC	70+35m
declivitate pe rampe	max 6%
lățime platformă pe rampe	10.00m
lățime platformă pe pasaj	13.60m
lățime parte carosabilă rampe	2x3.25m
lățime parte carosabilă pasaj	2x3.90m

lățime trotuare pe rampă	2x1.00m	
lățime trotuare pe pasaj	2x2.00	
Valoare C+M lei (fără TVA)		45,620,379
Valoare total deviz general lei (fără TVA)		50,678,605
Valoare C+M EURO (fără TVA)		9,504,246
Valoare total deviz general EURO (fără TVA)		10,558,043

Principalii indicatori

Construire pasaj pe strada Gârlești (la intersecție cu CF) - S.F soluția 3 - pasaj subteran și rampe cu ziduri de sprijin din beton

ACCESE PASAJ SUBTERAN DESCHISE	130+120m	
PASAJ SUBTERAN ÎN CURBĂ	120m	
declivitate pe rampe	max 6%	
lățime platformă pe rampe	10.00m	
lățime platformă în pasajul subteran	13.00m	
lățime parte carosabilă rampe	2x3.25m	
lățime parte carosabilă pasaj	2x3.50m	
lățime trotuare pe rampă	2x2.00m	
lățime trotuare pe pasaj	2x2.00	
Valoare C+M lei (fără TVA)		62,667,892
Valoare total deviz general lei (fără TVA)		68,230,792
Valoare C+M EURO (fără TVA)		13,055,811
Valoare total deviz general EURO (fără TVA)		14,214,748

Astfel cea mai ieftină soluție este soluția 2 iar cea mai scumpă este soluția 3. Din punct de vedere tehnic soluția 3 nu se poate realiza din cauza imposibilității realizării cu săpătură deschisă, iar realizarea pasajului subteran prin forare orizontală presupune tehnologii inexistente pe piața din România și totodată conferă imposibilitatea accesului unor astfel de utilaje în zonă.

Soluția 1 și 2 se pot realiza dar rampele de acces în cazul soluției 2 creează un dezavantaj zonei limitrofe prin blocarea acceselor la unele proprietăți.

Având în vedere că în cazul soluției 1, se pot folosi ca circulații sau parcare zonele de sub pasajele de acces, este recomandată pentru realizare acesată soluție, chiar dacă este mai scumpă din punct de vedere financiar. **Astfel se recomandă soluția 1, respectiv pasaj suprateran hobanat și rampe de acces cu pasaj de acces cu suprastructură cu grinzi tip T și pile intermediare circulare.**

3.2.3 Echiparea și dotarea specifică funcțiunii propuse.

Nu este cazul de echipări sau dotări speciale, lucrările încadrându-se ca lucrări de infrastructură de transport.

3.3 Costurile estimative ale investiției

În cele două soluții dezvoltate costurile esimative sunt:

Lucrări de structuri																		
Siguranta circulatiei																		
Recepția lucrari																		

Etapele principale ale realizarii investitiei sunt:

- Organizarea șantierului;
- Executia lucrarilor pasaj și rampe, inclusiv scurgerea apelor;
- Realizarea marcajelor rutiere privind siguranta circulatiei;
- Realizarea semnalizarii verticale privind siguranta circulatiei;

4. ANALIZA FIECARUI SCENARIU TEHNICO - ECONOMIC PROPUȘ

4.1 Prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referință și prezentarea scenariului de referință

Pentru analiză sunt propuse două soluții respectiv soluția 1 - pasaj supratecan hobanat și soluția 2 - pasaj supratecan cu arc central 2.

În cazul soluției 2 creează un dezavantaj zonei limitrofe prin blocarea acceselor la unele proprietăți.

Pentru ambele soluții, durata de execuție estimată este de 36 de luni. (3 ani).

Având în vedere că în cazul soluției 1, se pot folosi ca circulații sau parcare zonele de sub pasajele de acces, este recomandată pentru realizare acesată soluție, chiar dacă este mai scumpă din punct de vedere financiar. **Astfel se recomandă soluția 1, respectiv pasaj supratecan hobanat și rampe de acces cu pasaj de acces cu suprastructură cu grinzi tip T și pile intermediare circulare.**

4.2 Analiza vulnerabilitatilor cauzate de factori de risc, antropici si naturali, inclusiv de schimbari climatice, ce pot afecta investitia

Impactul potential asupra factorilor de mediu se manifesta diferit în diferitele etape de implementare a proiectului. Astfel, se disting: perioada de organizare de santier, perioada de realizare și cea de exploatare a obiectivului.

Activitățile de construcție, derulate în perioada de construcție a proiectului pot afecta în mod specific calitatea aerului, apei, solului, respectiv a stării de conservare a biodiversității - în mod direct sau indirect prin afectarea calității factorilor abiotici de mediu. În perioada de

operare, nu se va înregistra un impact semnificativ asupra mediului. Principalul factor de poluare specific perioadei de operare este reprezentat de emisiile de noxe generate ca urmare a desfășurării traficului rutier. Circulația autovehiculelor rutiere va avea un impact moderat asupra aerului, apelor de suprafață, biodiversității și populației prin măsurile impuse încă din faza de proiectare.

Se estimează că impactul major al proiectului este local, cu durată limitată, numai în zona fronturilor de lucru și doar pe perioada de execuție. Lucrările propuse prin prezentul proiect nu produc efecte transfrontaliere.

Din punct de vedere al mărimii și complexității proiectului se estimează că acesta va fi redus, temporar și local, variabil și reversibil.

4.3 Situația utilităților și analiza de consum

Nu vor fi necesare consumuri altele în afara celor necesare șantierului. Ulterior se propune iluminatul structurilor pentru o exploatare eficientă și sigură.

4.4 Sustenabilitatea realizării obiectivului de investiții

4.4.1 Impactul social și cultural, egalitatea de șanse

Un element important care prezintă interes în ceea ce privește protecția așezărilor umane îl reprezintă diminuarea impactului emisiilor atmosferice, a zgomotului și vibrațiilor pe durata de execuție a prezentului proiect, în așa fel încât impactul asupra locuitorilor să fie minim.

Datorită naturii temporare a lucrărilor de construcție, se estimează că locuitorii din zonele imediat adiacente nu vor fi afectați semnificativ, prin expunerea la atmosfera poluată generată de lucrările din timpul fazei de execuție.

4.4.2 Estimări privind forța de muncă ocupată prin realizarea investiției: în faza de realizare, în faza de operare

Având în vedere caracterul specific al lucrărilor de drum și structuri, prin aceste lucrări nu se creează noi locuri de muncă în mod direct. Lucrările de drum îmbunătățesc sau creează acces la obiectivele economice, culturale și administrative din zona, ducând la dezvoltarea generală a zonei prin crearea unei infrastructuri adecvate, deci inclusiv a noi locuri de muncă.

La organizarea de șantier se vor lua măsuri pentru evitarea poluării solului și a apelor freactice prin amenajarea de spații pentru colectarea deșeurilor rezultate din activitatea de reabilitare și eliminarea acestora prin societăți specializate.

In faza realizarii

Executia lucrarilor se va realiza de catre o Antrepriza de Constructii, specializata in lucrari de drumuri.

Se apreciaza ca forta de muncă angajata in zona pe timpul executiei va fi structurata astfel:

- 1 Ing. responsabil calitate
- 1 Ing. responsabil cu siguranta circulatiei
- 2 sef de santier (drum)
- 10 maistrii
- 60 muncitori

In plus in perioada realizarii lucrarilor beneficiarul va angaja o firma de consultanta pentru supravegherea lucrarilor (diriginte de șantier), care va functiona in zona pe toata perioada cu inspectori de santier.

În faza de operare

Odată cu terminarea lucrărilor de reabilitare în vederea păstrării în condiții normale de circulație a obiectivului amenajat, este necesara intretinerea acestuia.

In acest sens primăria va infiinta o formatie de lucru pentru intretinerea curenta sau periodica sau va incheia contract de intretinere a pasajului și viaductelor, cu firme specializate.

4.4.3 Impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversității și a siturilor protejate, după caz

S-au respectat urmatoarele norme :

Legea 265/2006 – privind modificarea si aprobarea OUG 195/2005 privind protectia mediului.

Legea nr. 19/2008 pentru aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 68/2007 privind răspunderea de mediu cu referire la prevenirea și repararea prejudiciului asupra mediului - publicată in M.Of. nr. 170/ 6 martie 2008.

Hotărarea Guvernului nr. 856/2002 – privind gestionarea deseurilor.

Constructorul va obtine autorizatia de mediu de la Agentia de Protectia Mediului pentru organizarea de santier si va lua toate masurile pentru reducerea la minimum a impactului negativ asupra mediului.

Îmbunătățirea structurii rutiere, cu respectarea prevederilor OG nr.43/1997, privind „regimul juridic al drumurilor” și a celorlalte acte normative în domeniu în vigoare, nu sunt lucrări cu impact asupra mediului, din contra, prin reabilitarea structurii rutiere și evacuarea corespunzătoare a apelor pluviale aduce o îmbunătățire importantă a condițiilor de mediu din zonă, prin reducerea nivelului de zgomot și a noxelor.

Analiza stării inițiale a mediului și evaluarea impactului asupra mediului se realizează în conformitate cu prevederile legislației românești.

Pe timpul execuției, impactul asupra mediului se manifestă prin:

- circulația echipamentului de construcții în zonele de lucru pentru transportul materialelor, execuția straturilor și asternerea asfaltului ;
- funcționarea diferitelor ateliere de reparații, depozite pentru materiale și combustibili, tabere de șantier ;
- închiderea sau devierea temporară a traficului ;
- creșterea poluării fonice, conținutul de particule în suspensie și noxe, erodarea și degradarea terenului, în zonele unde funcționează punctele de lucru.

Nu există surse de poluanți evacuați în atmosferă. Utilajele grele utilizate în procesul tehnologic, trebuie să respecte normele în vigoare privind emansiile de noxe în atmosferă, condiție impusă de Verificarea Tehnică a acestora.

Prin natura lucrărilor de construcții nivelul de zgomot și vibrații este important, însă nu afectează mediul înconjurător iar respectarea întocmai a Caietelor de sarcini, specifice lucrărilor de demolare asigură un nivel cât mai scăzut al acestora.

Zonele de teren erodate și/sau degradate, unde funcționează punctele de lucru vor fi refăcute și protejate cu înierbări, arbusti etc.

4.4.4 Impactul obiectivului de investiție raportat la contextul natural și antropic în care acesta se integrează, după caz

Impactul asupra așezărilor umane în perioada de execuție se manifestă prin:

- zgomotul și noxele generate în primul rând de transportul materialelor de construcție, precum și de activitatea utilajelor de construcții;
- eventualele conflicte de circulație datorită autovehiculelor de tonaj ridicat care aprovizionează șantierul;

- prezenta santierului care provoaca un disconfort populatiei riverane, marcat prin zgomot, concentratii de pulberi, prezenta utilajelor de constructii în miscare;
- deseuri solide generate de activitatile de constructii care nu au fost evacuate la timp provoaca dezagrement locuitorilor.

Populatia și asezarile situate în apropierea lucrărilor, vor fi afectate în mică măsură pe perioada de executie a proiectului, prin emisiile de noxe și zgomot rezultate de la utilajele folosite în timpul executie. Acest fapt este compensat pe termen lung prin impactul pozitiv pe care il va avea modernizarea zonei.

Realizarea lucrarii contribuie la dezvoltare economica prin crearea de noi locuri de munca atat în perioada de execuție, cât și în perioada de exploatare.

Realizarea pasajului va imbunatati legaturile dintre asezarile rurale existente pe traseul aferent acestuia, descongestionarea traficului pe traseul existent de circulatie, reducerea numarului de accidente, marirea gradului de siguranta a circulatiei.

Avand în vedere aspectele prezentate mai sus, realizarea lucrarii, va îmbunătăți simtitor condițiile de trafic cât și factorii de mediu în termenii menționați mai sus.

Considerăm oportun de a delimita câteva efecte sociale pozitive:

- cresterea confortului social datorita veniturilor salariale ce se preconizează a se obține;
- oferta de locuri de muncă ce apare în zonă, în special în perioada de execuție ;
- mobilitatea sporita, o cerinta de baza în noul conext economico-social european și international;
- îmbunătățirea infrastructurii de transport rutier;
- îmbunătățirea accesibilității în zonă ;

4.5 Analiza cererii de bunuri și servicii, care justifică dimensionarea obiectivului de investiții

Dezvoltarea infrastructurii rutiere în zonele rurale reprezintă un element esențial în cadrul oricărui efort de a valorifica potențialul de creștere și de a promova durabilitatea zonelor urbane. De fapt, crearea de infrastructură rutiera reprezintă primul pas în cadrul procesului

de dezvoltare locală, în ideea că aceasta va crește atractivitatea zonei, deci acționează ca un „magnet” pentru potențialii investitori.

Potențialul de dezvoltare a unei zone este cu atât mai mare cu cât infrastructura de acces este mai dezvoltată. De asemenea, creșterea economică exercită o presiune asupra infrastructurii rutiere de acces existente și determină o nevoie mai accentuată de dezvoltare a acesteia. Astfel, construirea și întreținerea unei infrastructuri rutiere de buna calitate au un efect multiplicator, ce creează numeroase locuri de muncă și impulsionează dezvoltarea economică.

Infrastructura rutiera constituie un element de bază în asigurarea condițiilor necesare pentru un trai decent dar și pentru dezvoltarea economică a comunităților

4.6 Analiza financiară, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță financiară: fluxul cumulat, valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate; sustenabilitatea financiară

Analiza cost-beneficiu este principalul instrument de estimare și evaluare economică a proiectelor.

Această analiză are drept scop să stabilească:

- măsura în care proiectul contribuie la politica de dezvoltare a sectorului de transporturi în România și în mod special la atingerea obiectivelor programului în cadrul căreia se solicită finanțare

- măsura în care proiectul contribuie la bunăstarea economică a regiunii, evaluată prin calculul indicatorilor de rentabilitate socio-economică ai proiectului.

Principiile și metodologiile care au stat la baza prezentei analize cost-beneficiu sunt în conformitate cu:

- Hotărârea nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice

- HEATCO – „Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment, Deliverable 5”, 2004;

- „Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects”, decembrie 2014 – Comisia Europeană

- „Guidelines for Cost Benefit Analysis of Transport Projects” – elaborat de Jaspers.

- Master Plan General de Transport pentru România, Ghidul Național de Evaluare a Proiectelor în Sectorul de Transport și Metodologia de Priorizare a Proiectelor din cadrul Master Planului, „Volumul 2, Partea C: Ghid privind Elaborarea Analizei Cost-Beneficiu Economice și Financiare și a Analizei de Risc”, elaborat de AECOM pentru Ministerul Transporturilor în anul 2014;

Analizele cost-beneficiu financiare și economice vor avea ca date de intrare rezultatele evaluărilor tehnice și ale evaluărilor tehnice privind costurile de investiții ale proiectului și se vor fundamenta pe reglementările tehnice în vigoare în România.

Analiza cost-beneficiu se va baza pe principiul comparației costurilor alternativelor de construire de drum propuse în situația actuală. Modelul teoretic aplicat este Modelul DCF – Discounted Cash Flow (Cash Flow Actualizat) – care cuantifică diferența dintre beneficiile și costurile generate de proiect pe durata sa de funcționare, ajustând această diferență cu un factor de actualizare, operațiune necesară pentru a „aduce” o valoare viitoare la momentul de baza a evaluării costurilor.

Analiza cost-beneficiu va fi realizată în prețuri fixe, pentru anul de baza al analizei 2020, echivalent cu anul de baza al actualizării costurilor. Prin urmare, toate costurile vor fi exprimate în prețuri constante 2020.

Modelul de analiză financiară a proiectului va analiza cash-flow-ul financiar consolidat și incremental generat de proiect, pe baza estimărilor costurilor investiționale, a costurilor cu întreținerea, generate de implementarea proiectului, evaluate pe întreaga perioadă de analiză, precum și a veniturilor financiare generate.

Indicatorii utilizați pentru analiză financiară sunt:

- Valoarea Netă Actualizată Financiară a proiectului;
- Rata Internă de Rentabilitate Financiară a proiectului;
- Raportul Beneficiu - Cost; și
- Fluxul de Numerar Cumulat.

Valoarea Netă Actualizată Financiară (VNAF) reprezintă valoarea care rezultă deducând valoarea actualizată a costurilor previzionate ale unei investiții din valoarea actualizată a beneficiilor previzionate.

Rata Internă de Rentabilitate Financiară (RIRF) reprezintă rata de actualizare la care un flux de costuri și beneficii exprimate în unități monetare are valoarea actualizată

zero. Rata internă de rentabilitate este comparată cu rate de referință pentru a evalua performanța proiectului propus. În Documentul de lucru nr. 4 al Direcției Generale de Politică Regională din cadrul Comisiei Europene se prezintă tabelul cu profitabilitatea așteptată în cazul a diferite tipuri de infrastructuri. Din acest tabel reiese faptul că pentru proiectele de drumuri fără taxă nu se așteaptă nicio profitabilitate.

Raportul Beneficiu-Cost (R B/C) evidențiază măsura în care beneficiile proiectului acoperă costurile acestuia. În cazul când acest raport are valori subunitare, proiectul nu generează suficiente beneficii și are nevoie de finanțare (suplimentară).

Fluxul de numerar cumulat reprezintă totalul monetar al rezultatelor de trezorerie anuale pe întreg orizontul de timp analizat.

Calculul pentru profitabilitatea financiară a investiției totale sunt prezentate în tabelul următor.

Calculul Ratei Interne de Rentabilitate Financiară a Investiției Totale (Lei, cu TVA, preturi constante 2020).

Anul de analiză	Anul de operare	Intrări	Venituri	leșiri	Cost Construcție	Valoare reziduală	Costuri operare și întreținere	Flux de numerar net	Flux de numerar actualizat
2020	1	0	0	19,902,867	19,902,867	0	0	-19,902,867	0
2021	2	0	0	19,902,867	19,902,867	0	0	-19,902,867	0
2022	3	0	0	19,902,867	19,902,867	0	0	-19,902,867	0
2023	4	0	0	40,000	0	0	40,000	-40,000	0
2024	5	0	0	40,000	0	0	40,000	-40,000	0
2025	6	0	0	40,000	0	0	40,000	-40,000	0
2026	7	0	0	40,000	0	0	40,000	-40,000	0
2027	8	0	0	110,000	0	0	110,000	-110,000	0
2028	9	0	0	40,000	0	0	40,000	-40,000	0
2029	10	0	0	40,000	0	0	40,000	-40,000	0
2030	11	0	0	40,000	0	0	40,000	-40,000	0
2031	12	0	0	40,000	0	0	40,000	-40,000	0
2032	13	0	0	110,000	0	0	110,000	-110,000	0
2033	14	0	0	40,000	0	0	40,000	-40,000	0
2034	15	0	0	40,000	0	0	40,000	-40,000	0
2035	16	0	0	40,000	0	0	40,000	-40,000	0
2036	17	0	0	40,000	0	0	40,000	-40,000	0
2037	18	0	0	110,000	0	0	110,000	-110,000	0
2038	19	0	0	40,000	0	0	40,000	-40,000	0
2039	20	0	0	40,000	0	0	40,000	-40,000	0
2040	21	17,912,580	0	40,000	0	17,912,580	40,000	17,872,580	0
Rata internă de Rentabilitate Financiară a Investiției Totale (RIRF/C)								-6.31%	
Valoarea Netă Actualizată Financiară a Investiției Totale (VANF/C)								-48,288,363.63	
Raportul Beneficii/Cost al Capitalului (B/C C)								0.12	

În mod evident, o investiție pentru utilizarea căreia nu se percep taxe nu este o investiție rentabilă din punct de vedere financiar. Astfel, rezultă valori necorespunzătoare pentru rentabilitatea financiară a investiției ($RIRF/C < 4\%$, $VNAF/C < 0$) deoarece cash-flow-ul net este negativ pentru toți anii de operare a investiției, cu excepția ultimului an, când este luată în calcul valoarea reziduală.

Conform metodologiei în vigoare vizând fundamentarea proiectelor de investiții de acest tip, sunt întrunite condițiile pentru a susține necesitatea finanțării publice.

Analiza sustenabilității financiare a investiției evaluează gradul în care proiectul va fi durabil, din prisma fluxurilor financiare anuale, dar și cumulate, de-a lungul perioadei de analiză. Fluxurile de costuri corespund scenariului incremental „Fara Proiect” – „Cu Proiect”.

Durabilitatea financiară a capitalului investit (Lei, cu TVA, preturi constante 2020):

Anul de analiză	Anul de operare	Intrări	Venituri (alocații bugetare)	Grant UE	Contribuție proprie	Ieșiri	Investiție	Total costuri operare și întreținere	Flux de numerar	Flux de numerar cumulat
2020	1	19,902,867	0			19,902,867	19,902,867	0	0	0
2021	2	19,902,867	0			19,902,867	19,902,867	0	0	0
2022	3	19,902,867	0			19,902,867	19,902,867	0	0	0
2023	4	40,000	40,000			40,000		40,000	0	0
2024	5	40,000	40,000			40,000		40,000	0	0
2025	6	40,000	40,000			40,000		40,000	0	0
2026	7	40,000	40,000			40,000		40,000	0	0
2027	8	110,000	110,000			110,000		110,000	0	0
2028	9	40,000	40,000			40,000		40,000	0	0
2029	10	40,000	40,000			40,000		40,000	0	0
2030	11	40,000	40,000			40,000		40,000	0	0
2031	12	40,000	40,000			40,000		40,000	0	0
2032	13	110,000	110,000			110,000		110,000	0	0
2033	14	40,000	40,000			40,000		40,000	0	0
2034	15	40,000	40,000			40,000		40,000	0	0
2035	16	40,000	40,000			40,000		40,000	0	0
2036	17	40,000	40,000			40,000		40,000	0	0
2037	18	110,000	110,000			110,000		110,000	0	0
2038	19	40,000	40,000			40,000		40,000	0	0
2039	20	40,000	40,000			40,000		40,000	0	0

Fluxul cumulat de numerar este pozitiv în fiecare din anii prognozați, în condițiile în care costurile de operare și întreținere periodică pentru situația proiectată (Cu Proiect) vor fi susținute de către Beneficiar prin alocații bugetare.

Analiza financiară a condus la obținerea următorilor indicatori globali de evaluare a profitabilității financiare a investiției:

Principalele rezultate ale analizei financiare

		Fără contribuție comunitară (RRF/C) A		Cu contribuție comunitară (RRF/K) B	
Rată de rentabilitate financiară	(%)	-6.31%	RRF/C	N/A	RRF/K
Valoare actuală netă	(Lei)	-48,288,363.63	VAN/C	N/A	VAN/K

Pentru ca un proiect să necesite intervenție financiară din partea fondurilor publice, VANF a investiției trebuie să fie negativă, iar RIRF a investiției mai mică decât rata de actualizare (4%). Valorile calculate pentru indicatorii financiari ai acestei investiții se conformează acestor reguli, ceea ce înseamnă că proiectul are nevoie de finanțare publică pentru a putea fi implementat.

Evoluția mai puțin favorabilă din punct de vedere financiar este compensată de o evoluție favorabilă din punct de vedere socio-economic, impactul socio-economic fiind cel urmărit în special pentru astfel de proiecte ce au ca utilizator final publicul larg.

De altfel și obținerea unor indicatori ai performanței economice buni ($VANE > 0$; $RIRE > 5\%$) reprezintă o condiție obligatorie pentru ca proiectul să primească finanțare.

4.7 Analiza economică, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță economică: valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate și raportul cost-beneficiu sau, după caz, analiza cost-eficacitate

În cazul obiectivelor de investiții a căror valoare totală estimată nu depășește pragul pentru care documentația tehnico-economică se aprobă prin hotărâre a Guvernului, potrivit prevederilor Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, se elaborează analiza cost-eficacitate, deci nu este necesară analiză economică.

Pentru proiecte cu investiții minore nu este necesară analiză economică, deoarece analiza economică a proiectului nu arată oportunitatea investiției, ENPV fiind în general negativ, dar efectul benefic al acesteia asupra economiei locale este de necontestat, superior costurilor economice și sociale pe care acesta le implică.

Eșalonarea Investiției

- Eșalonarea investiției s-a presupus a se derula pe o perioadă de trei ani, conform Calendarului Proiectului.

Beneficiile economice

Principalii beneficiari directi ai proiectului sunt utilizatorii de drum, aceia care beneficiaza in mod direct de imbunatatirea conditiei tehnice a infrastructurii rutiere, ceea ce determina conditii superioare de circulatie. Aceste conditii de circulatie imbunatatite constau in cresterea gradului de confort si siguranta a circulatiei.

In continuare sunt enumerate succint beneficiile socio-economice directe si indirecte identificate pentru acest tip de proiect, incat sa se defineasca cat mai complet impactul socio-economic proiectului:

Imbunatatirea starii tehnice a infrastructurii rutiere:

- Reducerea uzurii autovehiculelor si reducerea timpilor de parcurs pentru persoane - direct
- Reducerea costurilor determinate de accidentele rutiere - indirect
- Reducerea costurilor legate de mediul inconjurator - direct
- Reducerea timpilor de imobilizare a marfurilor - direct

Cresterea nivelului de trai al populatiei rezidente in localitatile invecinate locatiei de proiect:

- Asigurarea accesului la serviciile publice - salvare, pompieri, politie, etc in perioada anotimpului rece - indirect
- Crearea locurilor de munca temporare pe perioada de implementare a proiectului - direct
- Cresterea veniturilor bugetului local din impozitul pe venit – indirect
- Cresterea volumului investitiilor atrase - indirect

Alte beneficii socio-economice non-monetare:

- Proiectul va contribui la reducerea somajului local si la imbunatatirea calificarii personalului angajat in sistem
- Cresterea valorii terenului si a imobilelor prin cresterea atractivitatii localitatilor invecinate locatiei proiectului.

4.8 Analiza de senzitivitate

În cazul obiectivelor de investiții a căror valoare totală estimată nu depășește pragul pentru care documentația tehnicoeconomică se aprobă prin hotărâre a Guvernului, potrivit

prevederilor Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, se elaborează analiza cost-eficacitate.

4.9 Analiza de riscuri, măsuri de prevenire/diminuare a riscurilor

Rezultatele proiectului pot fi influențate de diferiți factori de risc de la analiza cărora nu putem face abstracție. La fel ca în cazul oricărui tip de investiție, proiectul de față implică anumite riscuri. În acest sens putem deosebi:

- *riscuri generale - se referă la acele riscuri care decurg din evoluția de ansamblu a mediului (natural, economic, social, cultural, tehnologic, politic etc.), la nivel mondial sau național*
- *riscuri specifice - care țin de echipa de proiect, de tipul investiției, de modul cum sunt planificate activitățile în cadrul obiectivului de investiție*

Analiza de risc cuprinde următoarele etape principale:

- *Identificarea riscurilor se va realiza în cadrul sedintelor lunare de progres de către membrii echipei de proiect. Identificarea riscurilor trebuie să includă riscuri care pot apărea pe parcursul întregului proiect: financiare, tehnice, organizatorice, cu privire la resursele umane implicate, precum și riscuri externe (politice, de mediu, legislative). Identificarea riscurilor trebuie actualizată la fiecare sedință lunară.*
- *Estimarea și evaluarea probabilității de apariție a riscului. Riscurile identificate vor fi caracterizate în funcție de probabilitatea lor de apariție și impactul acestora asupra proiectului.*
- *Gestionarea riscului și îmbunătățirea conceptului proiectului, pe baza Graficului de Management al Riscului.*

Identificarea riscurilor se realizează prin:

- *analiza planului de implementare*
- *brainstorming*
- *experiența specialiștilor și a echipei de implementare*
- *metode analitice - unde este posibil*

Riscurile identificate în cadrul acestui proiect, prin metodele de identificare a riscului mai sus menționate sunt:

- *riscuri comerciale și strategice*

- *riscuri economice*
- *riscuri contractuale*
- *riscuri de mediu*
- *riscuri politice*
- *riscuri sociale*
- *riscuri naturale*
- *riscuri institutionale si organizationale*
- *riscuri operationale si de sistem*
- *riscuri determinate de factorul uman*
- *riscuri tehnice*

Alaturi de variabilele critice identificate prin analiza de senzitivitate si care nu necesita aplicarea unor masuri speciale pentru prevenirea unor posibile riscuri, se prezinta mai jos si o analiza calitativa a anumitor riscuri si masurile luate.

RISC	PROBABILITATE DE APARITIE	MASURI
Riscuri contractuale		
- intarzieri in organizarea procedurilor de achizitii	mediu	- Pentru a evita intarzierile in organizarea procedurilor de achizitii, graficul de realizare a acestora va fi atent monitorizat, vor fi identificati din timp posibillii furnizori si se va incerca o comunicare cat mai transparenta cu acestia.
- potentiale modificari ale solutiei tehnice	scazut	- prevederea in contractul de proiectare a garantiei de buna executie a proiectului tehnic, garantie care va fi retinuta in cazul unei solutii tehnice necorespunzatoare - asistenta tehnica din partea proiectantului pe perioada executiei proiectului acoperirea cheltuielilor cu noua solutie tehnica cu sumele cuprinse la cheltuielile diverse si neprevazute
- neincadrarea efectuarii lucrarilor de catre constructor in graficul de timp aprobat si in cuantumul financiar stipulat in contractul de lucrari	scazut	- prevederea in caietul de sarcini a unor cerinte care sa asigure performanta tehnica si financiara a firmei contractante (personal suficient, experienta similara) - pentru ca acest risc sa poata fi prevenit este necesar ca din etapa de elaborare a documentatiei de finantare graficul Gantt al proiectului si bugetul estimat de costuri sa fie elaborate realist si pe baza unor input-uri certe. In acest sens, introducerea rezervelor financiare si de timp este o masura preventiva.

-nerespectarea clauzelor contractuale a unor contractanti si subcontractanti	scazut	- stipularea de garantii suplimentare si penalitati in contractele incheiate cu firmele contractante
Riscuri organizatorice		
- neasumarea unor sarcini si responsabilitati in cadrul echipei de proiect	scazut	- stabilirea responsabilitatilor membrilor echipei de proiect prin realizarea unor fise de post clare si complete - numirea in echipa de proiect a unor persoane cu experienta in implementarea unor proiecte similare - motivarea personalului cuprins in echipa de proiect
Riscuri institucionale		
- intarzieri in obtinerea avizelor si autorizatiilor necesare pentru implementarea proiectului	mediu	- solicitarea in timp util a acestora
- contestatii in procedurile de achizitie publica	scazut	- prevederea in caietul de sarcini a unor criterii de evaluare obiective;
- capacitatea insuficienta de finance	scazut	- Consiliul Local va contracta un credit bancar pentru finantarea proiectului
- cresterea accelerata a preturilor	mediu	- realizarea bugetului la preturile existente pe piata. - cheltuielile generate de cresterea preturilor vor fi suportate de catre beneficiar din bugetul local
Riscuri de mediu		
- conditiile de clima nefavorabile efectuării unor categorii de lucrari.	mediu	- planificare judicioasa a lucrarilor cu luarea in considerare a unei marje de timp in plus - alegerea unor solutii de executie care sa tina cont cu prioritate de conditiile climatice
Riscuri de management		
- Posibilitatea ca managementul proiectului sa nu poata fi asigurat in mod eficient, ceea ce va conduce la intarzieri in derularea proiectului si la nerespectarea termenului de executie prevazut.	mediu	- numirea in echipa care va monitoriza implementarea proiectului a unor persoane cu experienta relevanta in derularea proiectelor.

Printr-o pregătire corespunzătoare și la timp a unor măsuri se pot diminua considerabil efectele negative produse de diferiți factori de risc.

Proiectul nu cunoaște riscuri majore care ar putea întrerupe realizarea obiectivului de investiție prezent. Planificarea corectă a proiectului încă din faza de elaborare a acestuia, precum și monitorizarea continuă pe parcursul implementării asigură evitarea riscurilor care pot influența major proiectul.

După identificarea riscurilor pe baza surselor de risc punem problema evaluării impactului pe care l-ar avea riscul respectiv asupra proiectului în cauză și a estimării probabilității producerii riscului.

Abordarea riscurilor se bazează astfel pe:

- *dimensiunea riscului*
- *masurarea riscului*

Ca și concluzie generală a evaluării riscurilor se poate spune că:

- *riscurile care pot apărea în derularea proiectului au în general un impact mare la producere, dar o probabilitate redusă de apariție și declanșare*
- *riscurile majore care pot afecta proiectul sunt riscurile financiare și economice*
- *probabilitatea de apariție a riscurilor tehnice a fost semnificativ redusă prin contractarea lucrărilor de consultanță cu firme de specialitate.*

În funcție de structura riscurilor se vor lua măsurile necesare unei gestionări eficiente și corecte a riscurilor. Aceasta se realizează pe baza a patru operațiuni distincte:

- *planificarea*
- *monitorizarea*
- *alocarea resurselor necesare prevenirii și înlăturării efectelor riscurilor produse*
- *control*

Pentru o mai bună evidențiere și urmărire a riscului la care proiectul este supus, precum și pentru o corectă selectare a acțiunilor de gestionare a riscurilor, se va folosi Graficul de Management al Riscului:

Evaluare risc	Management de risc (măsuri de prevenire)	Probabilitate impact-rating
Inflația este mai mare decât cea pronosticată	Aprovizionarea ritmică, contracte ferme cu furnizorii	M

Evaluare risc	Management de risc (masuri de prevenire)	Probabilitate impact-rating
Modificari legislative altele decat cele preconizate	Implicare operator in dezbateri de legi si norme legislative	M
Se intarzie armonizarea legislatiei Romaniei cu legislatia UE	Sprijinirea implementarii legislatiei la nivel local si regional	L
Conditiiile de mediu	Reprogramarea activitatiilor, corelarea lor cu prognozele INMH	M
Planul de finantare va fi modificat	Cautarea unor surse alternative	L
Lipseste personalul specializat	Organizarea de programe si cursuri de instruire	H
Lipsa continuarii a dezvoltarii strategiei lucrarilor	Refacerea strategiei in concordanta cu dezvoltarea socio ec. locala	L
Managementul neperformant	Program de instruire adecvata pentru top management	M

Legenda: H - ridicat, M - mediu, L - scazut

4.10 Analiza multicriteriala a solutiilor propuse pentru realizarea obiectivului

Investitia propusă a se realiza prin intermediul proiectului are ca particularitate faptul că se bazează pe unele facilitati deja existente, drumul reabilitat fiind obligatoriu sa corespunda din punct de vedere tehnic si calitativ exigentelor normelor si standardelor aflate in vigoare.

Solutiile tehnice propuse, au fost concepute pornind de la premisele celor mai bune optiuni privind raportul calitate / grad de adecvare / eficienta economica a solutiei proiectate / materialelor / locatiei alese în conditiile unor constrangeri de ordin bugetar firesti.

S-au luat în considerare doua variante de alcătuire a sistemului rutier pe baza unei analize multicriteriale, considerându-se 21 de criterii de evaluare, punctajul folosit fiind de la 1 la 5 , 5 pentru cazul ideal, după cum urmează:

Tabel privind. Analiza multicriteriala a solutiilor tehnice propuse

Nr. Crt.	Criterii de analiză si selectie alternative	Structura propusă	
		Solutia I	Solutia II
1	Durata de exploatare mare/mică (5/1)	5	3
2	Raport Pret investitie initială / Trafic satisfăcut bun/slab (5/1)	3	4
3	Raport Utilizare da/nu (5/1)	3	3
4	Raport Utilizare / Temperatura mediu ambiant bun/slab (5/1)	5	4

5	Raport Rezistentă la uzură / Trafic mare/mic	5	4
6	Rezistentă la acțiunea agenților petrolieri ce acționează accidental da/nu (5/1)	3	3
7	Poluarea în execuție nu/da (5/1)	4	4
8	Poluarea în exploatare nu/da (5/1)	4	3
9	Avantaj/dezavantaj culoare în exploatarea nocturnă (5/1)	2	2
10	Necesita utilaje specializate de execuție cu întreținere atentă da/nu	3	2
11	Necesită adaptarea trafic la execuție nu/da (5/1)	3	1
12	Durata mică / mare de la punerea în operă până la darea în circulație (5/1)	3	2
13	Necesită execuția și întreținerea atentă a rosturilor transversale nu/da (5/1)	4	3
14	Poate prelua creșteri de trafic prin creșteri de capacitate portantă ușor/greu (5/1)	5	4
15	Execuția poate fi etapizată da/nu (5/1)	5	2
16	Riscuri în execuție (5/1)	5	3
17	Corecțiile în execuție se fac ușor/greu (5/1)	5	3
18	Confortul la rulare (lipsa rosturi transversale) mare/mic (5/1)	5	5
19	Execuție facilă pe sectoare cu elemente geometrice (raze mici, supralărgiri foarte mari da/nu (5 /1)	5	2
20	Creșterea rugozității prin aplicarea de tratamente bituminoase se poate face da/nu (5/1)	5	5
21	Cheltuieli de întreținere pe perioada de analiză (20 ani) mici/mari (5/1)	3	2
TOTAL		81	66

Punctaj realizat:

- Pasaj superior și viaducte de acces
 - Soluția I (pasaj suprateran hobanat) – 81 puncte
 - Soluția II (pasaj suprateran cu arc central) – 66 puncte

Fată de punctajul maxim care este 125 și respectiv minim 25, structura prezentată în soluția I a obținut mai multe puncte față de structura prezentată în soluția II.

Analiza multicriterială a variantelor de alcătuire a sistemelor rutiere, a comparat avantajele și dezavantajele îmbrăcămintilor elastice cu cele rigide.

Se recomandă soluția I – pasaj suprateran hobanat.

5. SCENARIUL/OPTIUNEA TEHNICO-ECONOMIC(A) OPTIM(A), RECOMANDAT(A)

5.1 Comparația scenariilor/opțiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilității și riscurilor

La capitolul a fost facuta comparatia intre cele doua solutii de realizare a pasajului si a rezultat mai avantajoasă din toate punctele de vedere solutia I.

Din punct de vedere al scenariilor propuse avem alternativele de mai jos:

1. Alternativa “a nu face nimic” sau **“varianta zero”** reprezinta situatia actuala in care se mentine drumul in starea actuala, numai cu intretinerea corespunzatoare, inregistrandu-se cheltuieli mari de exploatare si acces greoi la institutiile de interes public din zonă.

2. Alternativa “a face ceva” sau **“varianta cu investitie maxima”** reprezinta imbunatatirea întregii rețele de străzi.

Analiza acestei alternative s- a facut in doua variante:

Pasajul peste CF:

Soluția 1 – pasaj suprateran hobanat

Soluția 2 – pasaj suprateran cu arc central

Viaductele de acces către pasajul peste CF:

Soluția 1 – rampe de acces cu pasaj de acces cu suprastructură cu grinzi tip T și pile intermediare circulare

Soluția 1A – rampe de acces cu pasaj de acces cu suprastructură casetă monolită și pile intermediare lamerale

Soluția 2 – rampe de acces din pământ armat

5.2 Selectarea și justificarea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e)

Varianta zero sau alternative “a nu face nimic” nu rezolva criteriile stabilite, poate duce la paralizarea traficului in zona ca urmare a conditiilor meteorologice nefavorabile si la costuri sociale foarte mari ca urmare a imposibilitatii de a ajunge la institutii de interes public.

Varianta cu investitie maxima ar rezolva traficul in toata zona.

Varianta medie rezolva intr-un mod acceptabil, problema traficului si este cea mai apropiata din punct de vedere financiar de limitele investitionale pentru un proiect integrat.

Din lista lunga de mai sus, s-a selectat lista scurta de alternative, care raspund mai bine la criteriile alese, respectiv **“varianta cu investitie maximă”** – modernizare stradă cu pasaj

suprateran hobanată și rampe de acces cu pasaj de acces cu suprastructură cu grinzi tip T și pile intermediare circulare prin alegerea soluției 1.

5.3 Descrierea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e) privind:

5.3.1 Obținerea și amenajarea terenului

În cea mai mare parte se vor utiliza terenuri aflate în proprietatea municipiului Craiova, dar sunt și excepții cu demolarea unui imobil situat pe partea dreaptă a rampei de coborâre și a unor parcări din fața blocurilor.

5.3.2 Asigurarea utilităților necesare funcționării obiectivului

Având în vedere faptul că proiectul propus se încadrează în categoria "lucrarilor de drumur/pasaje", implementarea acestuia nu presupune racordarea la utilități – alimentare cu apă, canalizare, electricitate, gaz.

5.3.3 Soluția tehnică, cuprinzând descrierea, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcțional-arhitectural și economic, a principalelor lucrări pentru investiția de bază, corelată cu nivelul calitativ, tehnic și de performanță ce rezultă din indicatorii tehnico-economici propuși

Ax in plan

Traseul proiectat are o lungime totală de 360 m și se desfășoară perpendicular pe calea ferată magistrală București-Craiova, în lungul străzii Gârlești. Axa în plan este caracterizată prin aliniamente racordate cu arc de cerc, având raza minimă de 50m. Viteza de proiectare este de 40 Km/h.

În plan vom avea următoarele lungimi:

- a) Pasaj superior peste calea ferată cu deschiderea $L=70+35m = 105m$;
- b) Viaducte de acces din pasaje din beton armat și rampe din pământ armat $L=138+117m = 255 m$;

Profilul longitudinal

Profilul longitudinal a fost proiectat urmărind linia terenului existent. Declivitatea minimă este de 0.2% iar declivitatea maximă de 6% pe zona rampelor, deoarece s-a urmărit limitarea lungimii rampelor. S-au avut în vedere următoarele, trebuind menționate prevederile din ord. MT nr. 1296, capitolul 5, "Dispoziții finale", punctul 5.2: "În cazul modernizării, consolidării sau reabilitării unor sectoare de drumuri existente, care au un sistem rutier definitiv fără defecte majore structurale: sunt în ramblee înalte sau deblee adânci, au lucrări grele de

sprijinire și consolidare, sunt în traversarea localităților cu numeroase accese și prezintă elemente geometrice care nu se încadrează în cele prevăzute de norme, iar amenajarea în condițiile normelor ar necesita lucrări de volume mari și costisitoare, exproprieri și/sau demolări sau ar elimina posibilitățile de acces la riverani, cu acordul administratorului drumurilor, acestea se pot corela cu viteza de proiectare în cadrul unui proces de proiectare excepțională, prin adoptarea unor elemente la limita celor rezultate din calcule, fără însă a afecta siguranța circulației, prevăzându-se măsuri corespunzătoare.”

Aceste precizări sunt necesare în special la asigurarea elementelor geometrice prevăzute în STAS 863/85 (în plan, profil longitudinal, viteze de proiectare, latimi ale platformei și părții carosabile etc).

Razele racordarilor verticale sunt după cum urmează:

- Raza minimă 1000 m
- Raza maximă 10000 m

Viteza de proiectare pentru profilul longitudinal, având în vedere razele minime de racordare este de 40 Km/h.

Axa în plan și profilul longitudinal respectă prevederile STAS 863 – 85 privind “Elementele geometrice ale traseelor” și a ordinului 1296/2017 al Ministerului Transporturilor privind “Proiectarea, Construcția și Reabilitarea Drumurilor”.

Profil transversal

Partea carosabilă proiectată are o lățime de 6.50 m încadrată cu trotuare de minim 1.50m pe fiecare parte, asigurându-se o platformă de minim 9.50m, cu pantă în acoperiș, astfel:

Stradă urbană de categorie III cu două benzi (câte una pe sens).

- Platformă – 9.50m
- Parte carosabilă – 2x3.25m
- Pantă transversală pe partea carosabilă: 2,5% (pantă unică către terenurile din zonă)

Sistemul rutier pe rampe

Având în vedere lucrările care se vor executa, soluția sistemului rutier este prezentat mai jos:

- 4 cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)

- 6 cm strat de legătură BAD22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108)
- 25 cm piatră spartă conform SR EN 13242+A1
- 30 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1

Lucrări de scurgere a apelor

Scurgerea apelor se realizează prin pante longitudinale și transversale către capete străzii sau către canalizarea pluvială aflată în zonă.

Elemente de siguranță rutieră

Se va dispune un parapet metalic tip H4b, pe o lungime de 2x360m.

Trotuare și parcări

Sunt propuse parcări noi în fața blocurilor sub pasaj, iar trotuare vor fi dispuse pe toată lungimea rampelor și a pasajului peste calea ferată.

Structura rutieră pe trotuare va fi:

- 4 cm strat de uzură BA8 AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 10 cm dală de beton de ciment C16/20
- 10 cm strat din balast SR EN 13242+A1

Structura rutieră pe zona parcarilor va fi cea dispusă pe drum:

- 4 cm strat de uzură BA16 AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de legătură BAD22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108)
- 25 cm piatră spartă conform SR EN 13242+A1
- 30 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1

A se vedea profile transversale tip atașate proiectului.

Pasajul peste calea ferată

Calea ferată va fi traversată printr-un viaduct hobanat cu 2 deschideri fără a interfera în niciun fel cu calea ferată. Vor fi două deschideri a 70+35m, tablier metalic susținut de hobane.

În secțiune transversală vor fi două benzi de circulație cu o cale pe pod de 7.80m și trotuare pe fiecare parte de 2.00m lățime.

Pasajul pe viaductele de acces:

Legătura la viaductul hobanat se va face prin viaducte de acces atât înainte cât și după viaduct, cu 3 deschideri diferite pe fiecare parte. Vor fi trei deschideri de aproximativ 20m, pod din beton armat cu grinzi T, a câte 10 grinzi în secțiune (Grinzi pref. $h=1.03m$ $L=18.00m/25.00m$).

În secțiune transversală vor fi două benzi de circulație cu o cale pe pod de 6.50 și trotuare pe fiecare parte de minim 1.00m lățime.

Pentru creșterea durabilității betoanelor turnate monolit, suprafața acestora se va proteja anticoroziv.

Toate suprafețele de beton și beton armat expuse mediului vor fi prevăzute cu pante pentru scurgerea rapidă a apelor pluviale.

Toate suprafețele în contact direct cu pământul, se va aplica două straturi de bitum filerizat pentru protecție împotriva apelor de infiltrație.

Calea pe pod va fi:

- mixtura asfaltică MAS16 cu grosimea de 4cm
- beton asfaltic BAP 16 cu grosimea de 4cm
- protecția hidroizolației din mortar asfaltic BA8 - 3cm
- 1cm membrana hidroizolantă

Pe rampe se va asigura sistem de degivraj cu cablu electric.

Parcări amenajate sub viaductele de acces

Viaductele de acces vor avea câte trei deschideri pe fiecare parte față de deschiderile centrale. Soluția aleasă cu pile circulare permite amenajarea unor locuri de parcare după cum urmează:

- 45 de locuri în zona blocurilor
- 30 de locuri în zona de case

Scurgerea apelor se va realiza prin pante transversale și longitudinale către gurile de scurgere existente care se vor reloca. Astfel scurgerea apelor se va realiza prin canalizarea orășenească existentă.

Protecție și devieri rețele de apă și canalizare

În zonă, în conformitate cu planurile puse la dispoziție de către Compania de apă Oltenia, au fost identificate mai multe rețele de apă și canalizare.

Acestea interferează în mare parte cu lucrările pentru pasaj după cum urmează:

- În lungul pasajului - Conducte de canalizare DN600 (până în zona CF) și DN400 (după CF) de beton
- În lungul pasajului - Conducte de apă diverse diametre – 2 conducte paralele
- Perpendicular pe axul pasajului – conducte de apă și canalizare racordate prin cămine la conductele de mai sus

La faza de proiectare Proiect tehnic de execuție vor fi avute în vedere devierile acestor conducte pe zona de amplasare a infrastructurilor pasajului. Acestea se vor face prin amplasarea de cămine de vizitare noi. În lungul rampelor de acces se vor proteja conductele existente prin cămășuirea lor în canivouri de beton. Pe zonele unde sunt amplasate fundații ale pasajului în zona de blocuri se va alege o soluție cu înglobarea conductelor în fundațiile de beton, datorită lipsei spațiului pe acele zone.

Impactul altor proiecte din zonă

Cele două deschideri centrale vor suprataversa căile ferate existentă fără nicio interferență cu acestea. Nu se vor face intervenții în zona căii ferate magistrale iar avizul emis de către SNCFR SA menționează aceste aspecte.

Rampele de acces către viaduct vor fi amplasate pe mijlocul străzii Gârlești fără a fi necesare exproprieri sau intervenții la blocurile aflate în zonă. Rețelele de iluminat se vor amplasa atât pe pasaje cât și sub pasaj.

Pe timpul execuției lucrărilor zone de habitat uman vor fi protejate prin plase de protecție. Zona șantierului va fi bine delimitată astfel încât accesul persoanelor neautorizate să nu se producă sub nicio formă. Porțile de ieșire din șantier vor fi păzite, iar accesul autovehiculelor se va face controlat.

Atât viaductele de acces cât și viaductul central vor avea dispuse panouri antifonice, pe marginea exterioară a trotuarului, pe ambele părți, pe întreaga lungime. Prin proiect sunt propuse panouri antifonice transparente cu o înălțime de 2.50m.

Tehnologii de execuție:

1. Înainte de începerea lucrărilor cetățenii vor fi anunțați prin fluturasi sau verbal de începerea lucrărilor și vor fi rugați să elibereze carosabilul de autovehicule și să-și parcheze mașinile în alta parte, mai departe de zona de lucru pentru a se evita eventuale accidente și pentru a se elibera frontul de lucru.

2. NU SE VOR folosi utilaje de mare capacitate.
3. NU SE VOR folosi cilindrii compactori vibratorii in localitate, ci doar cilindrii compactori lisi.
4. Utilajele folosite in lucru vor fi de generatie noua si nepoluante.
5. Nu se vor folosi in lucru utilaje cu defectiuni care sa pericliteze siguranta cetatenilor.
6. Lucrarile trebuie sa fie in flux continuu, fara intreruperi si pe termen scurt pentru reducerea stresului cetatenilor cat si pentru reducerea pe cat posibil a poluarii.
7. Depozitarea materialelor folosite in lucru trebuie sa se faca organizat fara a se obtura accesul cetatenilor la proprietati.
8. Deasemenea daca utilajele stationeaza pe timp de noapte in zona de lucru acestea vor fi parcate corespunzator fara a ingradi in nici un fel accesul pompierilor, salvarii etc.
9. Toate punctele de lucru trebuie sa fie imprejmuite, iluminate pe timp de noapte si bineinteles semnalizate corespunzator conform Metodologiei MTMI.

Consolidarea elementelor, subansamblurilor sau a ansamblului structural

Nu este cazul

Protejarea, repararea elementelor nestructurale si/ sau restaurarea elementelor arhitecturale si a componentelor artistice

Nu este cazul

Interventii de protejare/ conservare a elementelor naturale si antropice existente valoroase

Nu este cazul

Demolarea partiala a unor elemente structurale/ nestructurale, cu/fara modificarea configuratiei si/ sau functiunii existente a constructiei

Nu este cazul

Introducerea unor elemente structurale/ nestructurale suplimentare

Nu este cazul

Introducerea de dispozitive antiseismice pentru reducerea raspunsului seismic al constructiei existente

Nu este cazul.

Siguranța în exploatare

Garantia sigurantei in exploatare o constituie adoptarea in proiect a unor solutii modeme, care sa tina cont de particularitatile drumului.

Siguranta in exploatare este obiectivul prioritar al administratorului, de aceasta depinzand intreaga activitate legata de circulatia pe drumul publice.

Siguranta in exploatare depinde nu numai de standardul si de calitatea suprafetei de rulare ci si de lucrarile conexe, de modul de amenajare a intersectiilor, de functionarea sistemelor de scurgere a apelor, de semnalizari, de marcaje, si de toate celelalte masuri intreprinse pentru siguranta si desfasurarea normala a traficului.

La intrare pe stradă, în zona canalului se va dispune un parapet metalic tip H1, pe o lungime de 50m.

Managementul traficului pe timpul executiei lucrarilor

In cea mai mare parte lucrarile de modernizare a drumului se vor executa fără circulatie.

Pentru aceasta se va intocmi un plan de management a traficului si vor fi stabilite masurile speciale de siguranta care vor fi aplicate pe timpul executiei lucrarilor.

Toate punctele de lucru vor fi semnalizate corespunzator legislatiei rutiere si a celei de protectie a muncii, în special în zonele cu intersectii.

Sanatatea oamenilor si protectia mediului

Prevenirea dereglarilor ecologice posibile pe parcursul executiei sau datorate realizarii noii investitii propuse se va realiza conform O.U. nr. 195 din 22 decembrie 2005 privind protectia mediului, Legea nr. 107 / 1996 – Legea apelor, Ordinul Ministrului apelor, padurilor si protectiei mediului nr 462/1993 pentru aprobarea Conditiiilor tehnice privind protectia atmosferei si a Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanti atmosferici de surse stationare.

Masurile ce trebuiesc luate consta din masuri pentru protectia apelor, atmosferei, solului, protectia la zgomot, siguranta si sanatatea oamenilor si regimul deseurilor in timpul executiei si dupa realizarea investitiei.

S-au respectat urmatoarele norme :

Legea securității și sănătății in muncă nr. 319/2006 (Directiva 89/391/CEE);

Hotararea Guvernului nr.1425/2006 privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii securitatii si sanatatii in munca nr. 319/2006

Hotărarea Guvernului nr.955/2010 pentru modificarea si completarea Normelor metodologice de aplicare a Legii securității și sănătății in muncă nr. 319/2006

Hotărarea Guvernului nr. 300/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru șantierelor temporare sau mobile (Directiva 92/57/CE);

Hotărarea Guvernului nr. 1876/2005 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscurile generate de vibratii . (Directiva 2002/44/ CE)

Hotărarea Guvernului nr. 1218/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru asigurarea protecției lucrătorilor impotriva riscurilor legate de prezența agenților chimici

Hotărarea Guvernului nr. 1146/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru utilizarea in muncă de către lucrători a echipamentelor de muncă (Directiva 89/655/CE; amendata de directive 95/65/CE si 2001/45/CE)

Hotărarea Guvernului nr 461/2006 pentru modificarea Hotărării Guvernului nr. 752/2004 privind stabilirea condițiilor pentru introducerea pe piață a echipamentelor și sistemelor protectoare destinate utilizării in atmosfere potențial explozive.

Hotărarea Guvernului nr. 493/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscurile generate de zgomot . (Directiva 2003/10/ CE)

Hotărarea Guvernului nr. 971/2006 privind cerințele minime pentru semnalizarea de securitate și/sau de sănătate la locul de muncă. (Directiva92/58/CEE)

Hotărarea Guvernului nr. 1048/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru utilizarea de către lucrători a echipamentelor individuale de protecție la locul de muncă. (Directiva 89/656/ CEE)

Hotărarea Guvernului nr. 1058/2006 privind cerințele minime pentru îmbunătățirea securității și protecția sănătății lucrătorilor care pot fi expuși unui potențial risc datorat atmosferelor explozive. (Directiva 99/52/CE)

Hotărarea Guvernului nr. 1051/2006 privind cerințe minime de securitate și sănătate pentru manipularea manuală a maselor care prezintă riscuri pentru lucrători, în special de afecțiuni dorsolombare

Hotărarea Guvernului nr. 1091/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru locul de muncă. (Directiva 1989/654/CE)

Ordin nr. 94/2006 al ministrului muncii, solidarității sociale și familiei pentru aprobarea Listei standardelor române care adoptă standardele europene armonizate referitoare la echipamente individuale de protecție – publicat în M.Of. 169/22 febr 2006.

Hotărarea Guvernului nr 1136/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate în muncă referitoare la expunerea lucrătorilor la riscuri generate de câmpuri electromagnetice. (Directiva 2004/40/CE)

Hotărarea Guvernului nr. 355/2007 – privind supravegherea sănătății lucrătorilor.

Hotărarea Guvernului nr.115/2004 – privind stabilirea cerințelor esențiale de securitate ale echipamentelor individuale de protecție și a condițiilor pentru introducerea lor pe piața cu modificarea Hotărării nr.809/2005

Legea nr. 307/2006 privind apărarea împotriva incendiilor.

Ordin nr. 163 /2007 al ministrului administrației și internelor pentru aprobarea Normelor generale de apărare împotriva incendiilor.

Hotărarea Guvernului Nr. 537/2007 privind stabilirea și sancționarea contravențiilor la normele de prevenire și apărare împotriva incendiilor.

Hotărarea Guvernului Nr. 1088/2000 privind aprobarea Regulamentului de apărare împotriva incendiilor în masă.

Ordin MAI nr.1435/2006 pentru aprobarea Normelor metodologice de avizare și autorizare privind securitatea la incendiu și protecția civilă.

Ordin MAI 786/2005 Privind modificarea și completarea Ordinului ministrului administrației și internelor nr. 712/2005 pentru aprobarea Dispozițiilor generale privind instruirea salariaților în domeniul situațiilor de urgență

Ordin MAI 712/2005 Pentru aprobarea Dispozițiilor generale privind instruirea salariaților în domeniul situațiilor de urgență

Ordin MAI 1474/2006 Pentru aprobarea Regulamentului de planificare, organizare, pregătire și desfășurare a activității de prevenire a situațiilor de urgență

Ordin MAI 130/2007 Pentru aprobarea Metodologiei de elaborare a scenariilor de securitate la incendiu

Legea 481/2004 Lege privind protectia civila

HG 766/1997 Regulament privind stabilirea clasei de importanta a constructiilor

Prevederile indicate mai sus nu sunt limitative, unitatea de executie avand obligatia de-a lua toate masurile suplimentare pe care le considera necesare in vederea realizarii in bune conditii a investitiei si eliminarea accidentelor de munca.

5.4 Principali indicatori tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții

5.4.1 Indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general

Valoarea totala a investitiei este:

Astfel pentru soluția propusă (**soluția 1**) avem costul total al investitiei conform Devizului general este: **66,017,770 lei cu TVA**, respectiv 13,753,702 euro cu TVA, din care valoarea lucrarilor de C+M este de **59,708,601 lei cu TVA**, echivalentul a 12,439,292 euro cu TVA. Cursul euro al BNR la care s-au determinat valorile din devizul general este 4.80.

	Valoare (fara TVA)	TVA 19%	Valoare (inclusiv TVA)
	lei	lei	lei
TOTAL	55,566,039	10,451,731	66,017,770
din care: C + M	50,175,295	9,533,306	59,708,601

Devizul general este anexa la documentatie.

5.4.2 Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță - elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții - și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare

❖ Capacitati (in unitati fizice):

○ Lucrari

lungime totala - 360m.

5.4.3 Indicatori financiari, socio-economici, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții

- a) Pasaj superior peste calea ferată cu deschiderea $L=70+35m = 105m$;
- b) Viaducte de acces din pasaje din beton armat și rampe din pământ armat $L=138+117m = 255 m$;
- c) Elemente pentru siguranța circulației

5.4.4 Durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni

Durata de realizare a investiției este de 36 luni calendaristice.

5.5 Prezentarea modului în care se asigură conformarea cu reglementările specifice funcțiunii preconizate din punctul de vedere al asigurării tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcției, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice

Conform prevederilor Legii 10/1995, actualizată și a Decretului 931/1990, se va asigura un nivel calitativ corespunzător criteriilor de performanță principale, după cum urmează :

- A4 – rezistență și stabilitate (drumuri și poduri)
- B2 – siguranța în exploatare (drumuri și poduri)
- D – igiena, sănătatea oamenilor, refacerea și protecția mediului.
- Is, It, Is
- F

Categoria de importanță a construcției este "C" normală

5.6 Nominalizarea surselor de finanțare a investiției publice, ca urmare a analizei financiare și economice: fonduri proprii, credite bancare, alocații de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite.

Finanțarea obiectivului de investiție se va face de la bugetul local, bugetul statului și/sau bugetul Uniunii Europene, în funcție de decizia Beneficiarului.

6. URBANISM, ACORDURI SI AVIZE CONFORME

6.1 Certificatul de urbanism emis în vederea obținerii autorizației de construire

A fost emis Certificatul de Urbanism nr. 981 din 30.05.2018.

6.2 Extras de carte funciara, cu exceptia cazurilor speciale, expres prevazute de lege

Nu este cazul, strada analizată este existentă.

6.3 Actul administrativ al autoritatii competente pentru protectia mediului, masuri de diminuare a impactului, masuri de compenasare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu in documentatia tehnico-economica

Se va anexa la documentatie in conformitate cu certificatul de urbanism.

6.4 Avize conforme privind asigurarea utilităților

6.4.1 Studiu privind posibilitatea utilizarii unor sisteme alternative de eficienta ridicata pentu cresterea performantei energetice

Nu este cazul

6.4.2 Studiu de trafic si studiu de circulatie

Studiu de trafic este anexat prezentei documentații.

6.4.3 Raport de diagnostic arheologic, in cazul interventiilor de situri arheologice

Nu este cazul

6.4.4 Studiu istoric in cazul monumentelor istorice

Nu este cazul

6.4.5 Studii de specialitate necesare in functie de specificul investitiei

Au fost efectuate studii geotehnice și topografice.

6.5 Studiu topografic, vizat de catre Oficiul de Cadastru si Publicitate Imobiliara

Studiul topografic vizat a fost intocmit de un proiectant de specialitate si se afla la sediul OCPI pentru avizare și la sediul Consiliului Județean.

6.6 Avize, acorduri și studii specifice, după caz, în funcție de specificul obiectivului de investiții și care pot condiționa soluțiile tehnice

7. IMPLEMENTAREA INVESTIȚIEI

7.1 Informații despre entitatea responsabilă cu implementarea investiției

Municipiul Craiova, județul Dolj

7.2 Strategia de implementare, cuprinzând: durata de implementare a obiectivului de investiții (în luni calendaristice), durata de execuție, graficul de implementare

a investiției, eșalonarea investiției pe ani, resurse necesare

Lucrare se referă la drumuri și structuri de artă și va fi implementată în 36 de luni, inclusiv durata de realizare a proiectului tehnic.

7.3 Strategia de exploatare/operare și întreținere: etape, metode și resurse necesare

Va fi asigurat accesul la proprietăți pe toată durata execuției.

Vor fi corelate lucrările de strada cu instalațiile edilitare din zonă.

La execuția lucrărilor se vor respecta prescripțiile și normele de protecție a muncii și de prevenire a incendiilor.

Lucrările recomandate nu introduc efecte negative asupra solului, drenajului, apelor de suprafață, vegetației, nivelului de zgomot, microclimatului sau populației.

Prin executarea acestor lucrări vor apare unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economic și social în strânsă concordanță cu efectele pozitive ce rezidă din îmbunătățirea condițiilor de circulație ce apar în urma realizării lucrărilor.

7.4 Recomandări privind asigurarea capacității manageriale și instituționale

Documentația de proiectare pentru Proiectul tehnic va trebui să detalieze soluțiile tehnice, prevăzând tehnologii de execuție moderne și eficiente economic. Documentația va conține măsuri pentru protecția mediului.

8. CONCLUZII ȘI RECOMANDĂRI

Cu privire la traseul in plan

Caracteristicile geometrice ale traseului in plan ofera conditii pentru realizarea lucrarilor de modernizare a zonei, prin suprapunere pe traseul existent, tinand cont de conditiile cerute prin tema de proiectare.

Cu privire la profilul in lung

In general profilul longitudinal nu pune probleme deosebite, permitând proiectarea liniei rosii astfel incat sa fie urmarita traversarea căii ferate, cu respectarea pasului de proiectare corespunzator vitezei de proiectare impuse de traseul in plan.

Cu privire la elementele in profil transversal

Profilul transversal este corespunzator prevederilor normelor in vigoare se impune adoptarea unui profil transversal tip corespunzator normelor si spatiului disponibil in amplasament.

Deformabilitatea si stabilitatea sistemului rutier

Procesul de degradare a structurii rutiere se manifesta, in mod frecvent, prin aparitia unor deformatii permanente, sub forma de denivelari si fagase longitudinale, care influenteaza planeitatea suprafetei de rulare.

Se recomanda realizarea unei structurii rutiere descrisa in proiect - Structura rutiera.

Cu privire la scurgerea apelor

Zona drumurilor, incluzand lucrarile de terasamente si celelalte constructii rutiere, este expusa actiunii permanente a apei. Infiltrarea si acumularea apei in corpul drumurilor, provoaca scaderea capacitatii portante si degradarea, inevitabila, in timp, a structurii rutiere.

Apa care acționează asupra terasamentelor și a celorlaltor construcții rutiere provine din precipitațiile atmosferice, prin apele sifonate pe suprafața carosabilă.

Siguranta in exploatare

Garantia siguranței în exploatare o constituie adoptarea în proiect a unor soluții moderne, care să țină cont de particularitățile drumurilor.

Siguranta în exploatare este obiectivul prioritar al administratorului, de aceasta depinzând întreaga activitate legată de circulația pe străzile publice.

Siguranta în exploatare depinde nu numai de standardul și de calitatea suprafeței de rulare ci și de lucrările conexe, de modul de amenajare a intersecțiilor, de funcționarea sistemelor de scurgere a apelor, de semnalizări, de marcaje, și de toate celelalte măsuri întreprinse pentru siguranța și desfășurarea normală a traficului.

Managementul traficului pe timpul executiei lucrarilor

În cea mai mare parte lucrările de reabilitare a drumurilor se vor executa sub circulație, pe jumătate de cale, pe tronsoane bine stabilite, în concordanță cu tehnologia de execuție.

Pentru aceasta se va întocmi un plan de management al traficului și vor fi stabilite măsurile speciale de siguranță care vor fi aplicate pe timpul executiei lucrărilor.

Toate punctele de lucru vor fi semnalizate corespunzător legislației rutiere și a celei de protecție a muncii.

Sanatatea oamenilor si protectia mediului

Prevenirea dereglărilor ecologice posibile pe parcursul executiei sau datorate realizării noii investiții propuse se va realiza conform O.U. nr. 195 din 22 decembrie 2005 privind protecția mediului, Legea nr. 107 / 1996 – Legea apelor, Ordinul Ministrului apelor, pădurilor și protecției mediului nr 462/1993 pentru aprobarea Condițiilor tehnice privind protecția atmosferei și a Normelor metodologice privind determinarea emisiilor de poluanți atmosferici de surse staționare.

Măsurile ce trebuie luate constă din măsuri pentru protecția apelor, atmosferei, solului, protecția la zgomot, siguranța și sănătatea oamenilor și regimul deșeurilor în timpul executiei și după.

Data:
25.08.2020

Proiectant
Ing. Christian Antipa



Proiectant:

RIA DESIGN CONSULTING SRL

Faza: SF

BENEFICIAR: Primăria Craiova

DEVIZ GENERAL al obiectivului de investitii, conform H.G. 907 / 29.11.2016**Construire pasaj pe strada Gârleşti (la intersecție cu CF) - S.F****soluția 1 - recomandată (viaduct cu pasaj hobanat și pasaje de acces) - rev. 1**

Curs Euro = 4.8000

Nr. Crt	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (inclusiv TVA)
		lei	19% lei	lei
1	2	3	5	6
CAPITOLUL 1				
Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului				
1.1	Obtinerea terenului	480,000.0	91,200.0	571,200.0
1.2	Amenajarea terenului	430,000.0	81,700.0	511,700.0
1.3	Amenajari pt. prot. mediului si aducerea la starea initiala	280,800.0	53,352.0	334,152.0
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecia utilitatilor	665,000.0	126,350.0	791,350.0
Total Capitol 1		1,855,800.0	352,602.0	2,208,402.0
CAPITOLUL 2				
Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului				
2.1	Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului	0.0	0.0	0.0
Total Capitol 2		0.0	0.0	0.0
CAPITOLUL 3				
Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica				
3.1	Studii	23,000.0	4,370.0	27,370.0
3.1.1	Studii de teren	18,000.0	3,420.0	21,420.0
3.1.1.1	Studiu geotehnic	14,000.0	2,660.0	16,660.0
3.1.1.2	Studiu topografic	4,000.0	760.0	4,760.0
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	5,000.0	950.0	5,950.0
3.1.3	Alte studii specifice	0.0	0.0	0.0
3.2	Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize, acorduri si autorizatii	15,000.0	2,850.0	17,850.0
3.3	Expertizare tehnica	2,500.0	475.0	2,975.0
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0.0	0.0	0.0
3.5	Proiectare	1,094,499.0	207,954.8	1,302,453.8
3.5.1	Tema de proiectare	0.0	0.0	0.0
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0.0	0.0	0.0
3.5.3	Studiu de fezabilitate / documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	394,500.0	74,955.0	469,455.0
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor / acordurilor / autorizațiilor	6,000.0	1,140.0	7,140.0
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	21,000.0	3,990.0	24,990.0
3.5.6	Proiect tehnic de execuție	672,999.0	127,869.8	800,868.8
3.6	Organizarea procedurilor de achizitie	5,000.0	950.0	5,950.0
3.7	Consultantă	0.0	0.0	0.0
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	0.0	0.0	0.0
3.7.2	Auditul financiar	0.0	0.0	0.0

3.8	Asistenta tehnica	633,163.3	120,301.0	753,464.4
3.8.1	Asistenta tehnica din partea proiectantului	150,000.0	28,500.0	178,500.0
3.8.1.1	pe perioada de executie a lucrarilor	130,000.0	24,700.0	154,700.0
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse in programul de control al lucrarilor de executie, avizat de catre Inspectoratul de Stat in Constructii	20,000.0	3,800.0	23,800.0
3.8.2	Dirigentie de santier	483,163.3	91,801.0	574,964.4
Total Capitol 3		1,773,162.3	336,900.8	2,110,063.2
CAPITOLUL 4				
Cheltuieli pentru investitia de baza				
4.1	Constructii si instalatii	48,316,332.0	9,180,103.1	57,496,435.1
4.1.1	Lucrari de drum si pasaje - rampe	14,808,332.0	2,813,583.1	17,621,915.1
4.1.2	Lucrari pasaj	33,102,000.0	6,289,380.0	39,391,380.0
4.1.3	Iluminat pe pasaj si sub pasaj	244,000.0	46,360.0	290,360.0
4.1.4	Sistem de monitorizare a traficului	162,000.0	30,780.0	192,780.0
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0.0	0.0	0.0
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0.0	0.0	0.0
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	0.0	0.0	0.0
4.5	Dotari	0.0	0.0	0.0
4.6	Active necorporale	0.0	0.0	0.0
Total Capitol 4		48,316,332.0	9,180,103.1	57,496,435.1
CAPITOLUL 5				
Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de santier	492,826.6	93,637.1	586,463.6
5.1.1	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier	483,163.3	91,801.0	574,964.4
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii de santier	9,663.3	1,836.0	11,499.3
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului:	556,928.3	0.0	556,928.3
5.2.1	Comisiunile si dobandile aferente creditului bancii finantatoare	0.0	0.0	0.0
5.2.2	Cota aferenta Inspectoratului de Stat in Constructii pentru controlul calitatilor lucrarilor de constructii	250,876.5	0.0	250,876.5
5.2.3	Cota aferenta Inspectoratului de Stat in Constructii pentru controlul statului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea lucrarilor de constructii	50,175.3	0.0	50,175.3
5.2.4	Cota aferenta Casei Sociale a Constructorilor - CSC	250,876.5	0.0	250,876.5
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme si autorizatia de construire / desfiintare	5,000.0	0.0	5,000.0
5.3	Cheltuieli diverse si neprevazute: 5% din [Cap.1.2, 1.3, 1.4, 2, 3.5, 3.8, 4]	2,570,989.7	488,488.0	3,059,477.8
5.4	Cheltuieli pentru informare si publicitate	0.0	0.0	0.0
Total Capitol 5		3,620,744.6	582,125.1	4,202,869.7
CAPITOLUL 6				
Cheltuieli pentru darea in exploatare				
6.1	Pregatirea personalului de exploatare	0.0	0.0	0.0
6.2	Probe tehnologice si teste	0.0	0.0	0.0
Total Capitol 6		0.0	0.0	0.0
TOTAL		55,566,039	10,451,731	66,017,770
<i>din care: C + M (cap. 1.2, 1.3, 1.4, 2, 4.1, 4.2, 5.1.1)</i>		50,175,295	9,533,306	59,708,601

Data: 25.08.2020

Intocmit
RIA Design Consulting SRL



Beneficiar / Investitor
BENEFICIAR: Primaria Craiova

DEVIZ GENERAL al obiectivului de investitii, conform H.G. 907 / 29.11.2016

Construire pasaj pe strada Gârlești (la intersecție cu CF) - S.F

soluția 2 - (viaduct cu pasaj în arc și rampe de acces din pământ armat) - rev. 1

Curs Euro = 4.8000

Nr. Crt	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (inclusiv TVA)
		lei	19% lei	lei
1	2	3	5	6
CAPITOLUL 1				
Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului				
1.1	Obtinerea terenului	480,000.0	91,200.0	571,200.0
1.2	Amenajarea terenului	430,000.0	81,700.0	511,700.0
1.3	Amenajari pt. prot. mediului si aducerea la starea initiala	280,800.0	53,352.0	334,152.0
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor	665,000.0	126,350.0	791,350.0
Total Capitol 1		1,855,800.0	352,602.0	2,208,402.0
CAPITOLUL 2				
Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului				
2.1	Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului	0.0	0.0	0.0
Total Capitol 2		0.0	0.0	0.0
CAPITOLUL 3				
Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica				
3.1	Studii	23,000.0	4,370.0	27,370.0
3.1.1	Studii de teren	18,000.0	3,420.0	21,420.0
3.1.1.1	Studiu geotehnic	14,000.0	2,660.0	16,660.0
3.1.1.2	Studiu topografic	4,000.0	760.0	4,760.0
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	5,000.0	950.0	5,950.0
3.1.3	Alte studii specifice	0.0	0.0	0.0
3.2	Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize, acorduri si autorizatii	15,000.0	2,850.0	17,850.0
3.3	Expertizare tehnica	2,500.0	475.0	2,975.0
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0.0	0.0	0.0
3.5	Proiectare	1,094,499.0	207,954.8	1,302,453.8
3.5.1	Tema de proiectare	0.0	0.0	0.0
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0.0	0.0	0.0
3.5.3	Studiu de fezabilitate / documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	394,500.0	74,955.0	469,455.0
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor / acordurilor / autorizațiilor	6,000.0	1,140.0	7,140.0
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	21,000.0	3,990.0	24,990.0
3.5.6	Proiect tehnic de execuție	672,999.0	127,869.8	800,868.8
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	5,000.0	950.0	5,950.0
3.7	Consultanță	0.0	0.0	0.0
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	0.0	0.0	0.0
3.7.2	Auditul financiar	0.0	0.0	0.0

3.8	Asistenta tehnica	588,065.1	111,732.4	699,797.5
3.8.1	Asistenta tehnica din partea proiectantului	150,000.0	28,500.0	178,500.0
3.8.1.1	pe perioada de executie a lucrarilor	130,000.0	24,700.0	154,700.0
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse in programul de control al lucrarilor de executie, avizat de catre Inspectoratul de Stat in Constructii	20,000.0	3,800.0	23,800.0
3.8.2	Dirigentie de santier	438,065.1	83,232.4	521,297.5
Total Capitol 3		1,728,064.1	328,332.2	2,056,396.3
CAPITOLUL 4				
Cheltuieli pentru investitia de baza				
4.1	Constructii si instalatii	43,806,514.0	8,323,237.7	52,129,751.7
4.1.1	Lucrari de drum si pasaje - rampe	10,378,514.0	1,971,917.7	12,350,431.7
4.1.2	Lucrari pasaj	33,102,000.0	6,289,380.0	39,391,380.0
4.1.3	Iluminat pe pasaj si sub pasaj	164,000.0	31,160.0	195,160.0
4.1.4	Sistem de monitorizare a traficului	162,000.0	30,780.0	192,780.0
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0.0	0.0	0.0
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0.0	0.0	0.0
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	0.0	0.0	0.0
4.5	Dotari	0.0	0.0	0.0
4.6	Active necorporale	0.0	0.0	0.0
Total Capitol 4		43,806,514.0	8,323,237.7	52,129,751.7
CAPITOLUL 5				
Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de santier	446,826.4	84,897.0	531,723.5
5.1.1	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier	438,065.1	83,232.4	521,297.5
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii de santier	8,761.3	1,664.6	10,426.0
5.2	Comisioane, cote , taxe , costul creditului :	506,824.2	0.0	506,824.2
5.2.1	Comisiunile si dobandile aferente creditului bancii finantatoare	0.0	0.0	0.0
5.2.2	Cota aferenta Inspectoratului de Stat in Constructii pentru controlul calitatilor lucrarilor de constructii	228,101.9	0.0	228,101.9
5.2.3	Cota aferenta Inspectoratului de Stat in Constructii pentru controlul statului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea lucrarilor de constructii	45,620.4	0.0	45,620.4
5.2.4	Cota aferenta Casei Sociale a Constructorilor - CSC	228,101.9	0.0	228,101.9
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme si autorizatia de construire / desfiintare	5,000.0	0.0	5,000.0
5.3	Cheltuieli diverse si neprevazute: 5% din [Cap,1.2, 1.3, 1.4, 2, 3.5, 3.8, 4]	2,343,243.9	445,216.3	2,788,460.2
5.4	Cheltuieli pentru informare si publicitate	0.0	0.0	0.0
Total Capitol 5		3,296,894.5	530,113.4	3,827,007.9
CAPITOLUL 6				
Cheltuieli pentru darea in exploatare				
6.1	Pregatirea personalului de exploatare	0.0	0.0	0.0
6.2	Probe tehnologice si teste	0.0	0.0	0.0
Total Capitol 6		0.0	0.0	0.0
TOTAL		50,687,273	9,534,285	60,221,558
<i>din care: C + M (cap. 1.2, 1.3, 1.4, 2, 4.1, 4.2, 5.1.1)</i>		45,620,379	8,667,872	54,288,251

Data: 25.08.2020

Intocmit
RIA Design Consulting SRL



Beneficiar / Investitor
BENEFICIAR: Primaria Craiova

Obiectiv de investiții: *Construire pasaj pe strada Gârlești (la intersecție cu CF)*

Beneficiar: *Municipiul Craiova, județul Dolj*

Proiectant: *RIA DESIGN CONSULTING SRL*

PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI

VALOAREA TOTALĂ A INVESTIȚIEI:

Valoare total deviz general (fără TVA)	Valoare total deviz general (CU TVA)
LEI	LEI
55,566,039	66,017,770

DIN CARE C+M

Valoare fără TVA	Valoare CU TVA
LEI	LEI
50,175,295	59,708,601

INDICATORI TEHNICI:

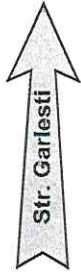
LUNGIME TOTALĂ PASAJ (m)	360
RAMPE (din care pasaj acces 76.70+66.30 (m)	138+117
TABLIER METALIC (m)	70+35

Durata de realizare a investiției: 36 luni din care 6 luni proiectare și 30 luni execuție.

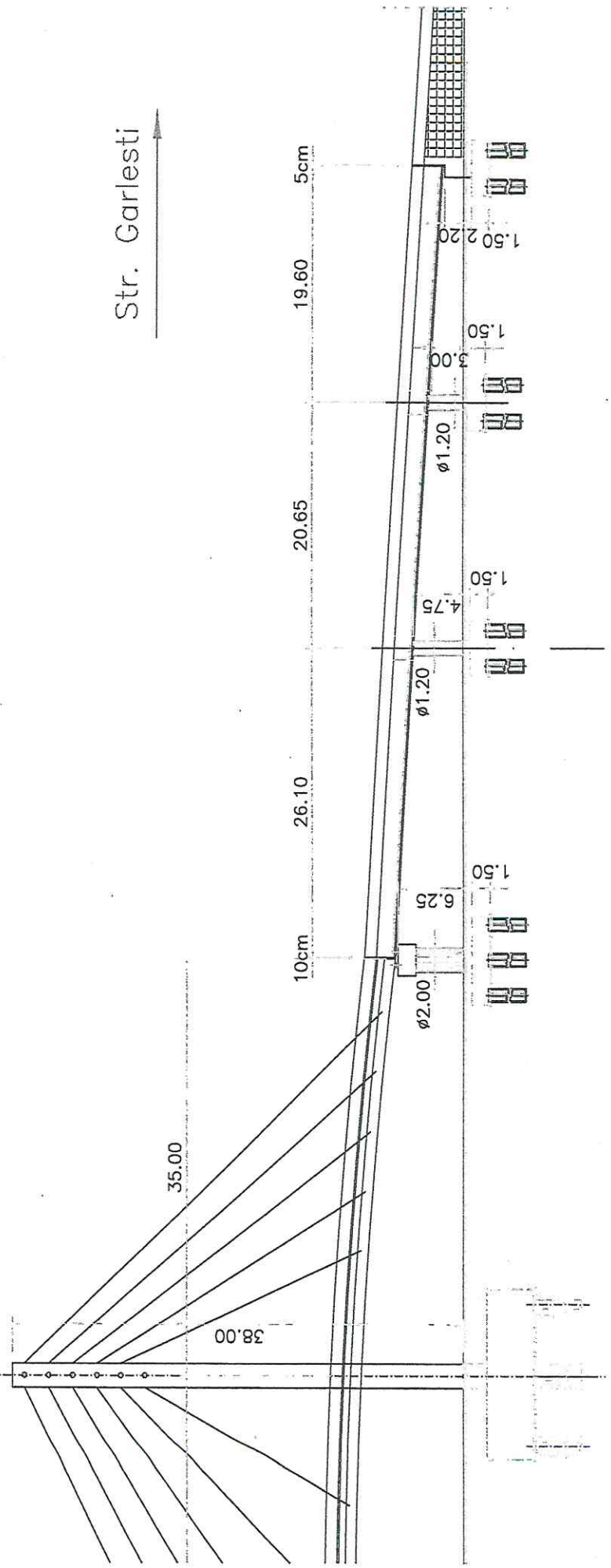


ELEVATIE

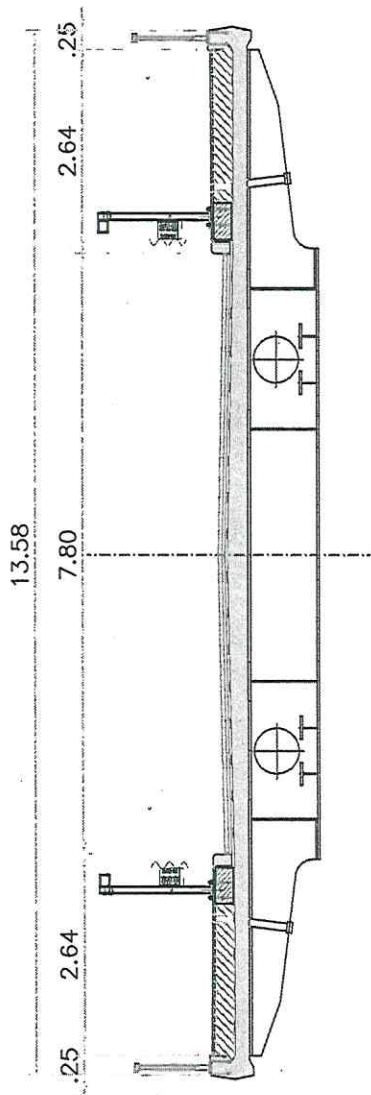
Scara 1:500



Str. Garlesti



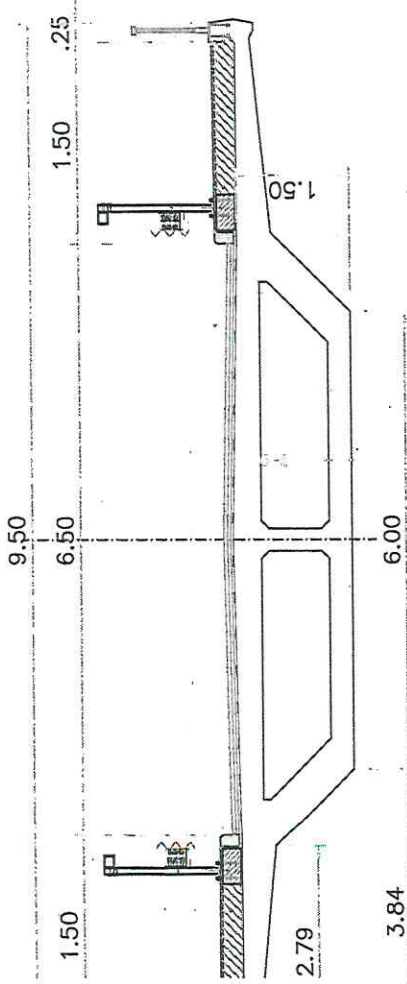
SECTIUNE TRANSVERSALA Scara 1:100



NOTA:

1. Pentru cresterea durabilitatii betoanelor turnate monolit, suprafata acestora se va proteja anticoroziv.
2. Toate suprafetele de beton si beton armat expuse mediului vor fi prevazute cu pante pentru scurgerea rapida a apelor pluviale.
3. Toate suprafetele in contact direct cu pamantul, se va aplica doua straturi de bitum filerizat pentru protectie impotriva apelor de infiltratie.

SECTIUNE TRANSVERSALA Scara 1:100



mixtura asfaltica MAS16 cu grosimea de 4cm

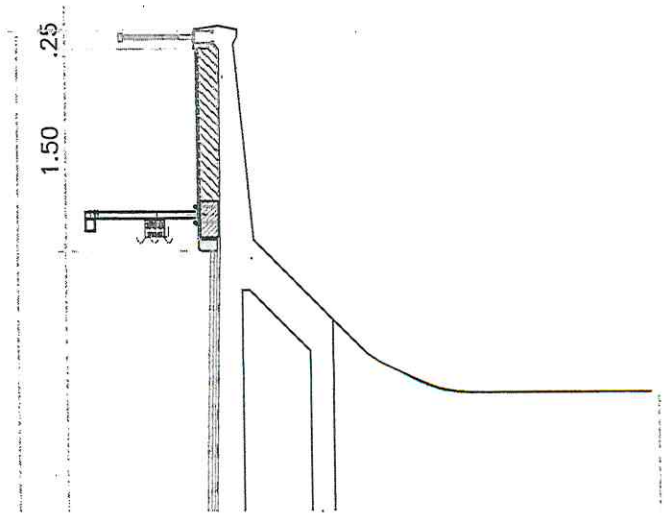
beton asfaltic BAP 16 cu grosimea de 4cm

protectia hidroizolatiei din mortar asfaltic BA8 - 3cm

1cm membrana hidroizolanta

Structura tip caseta monolitica C35/45

SVERSALA Scara 1:100



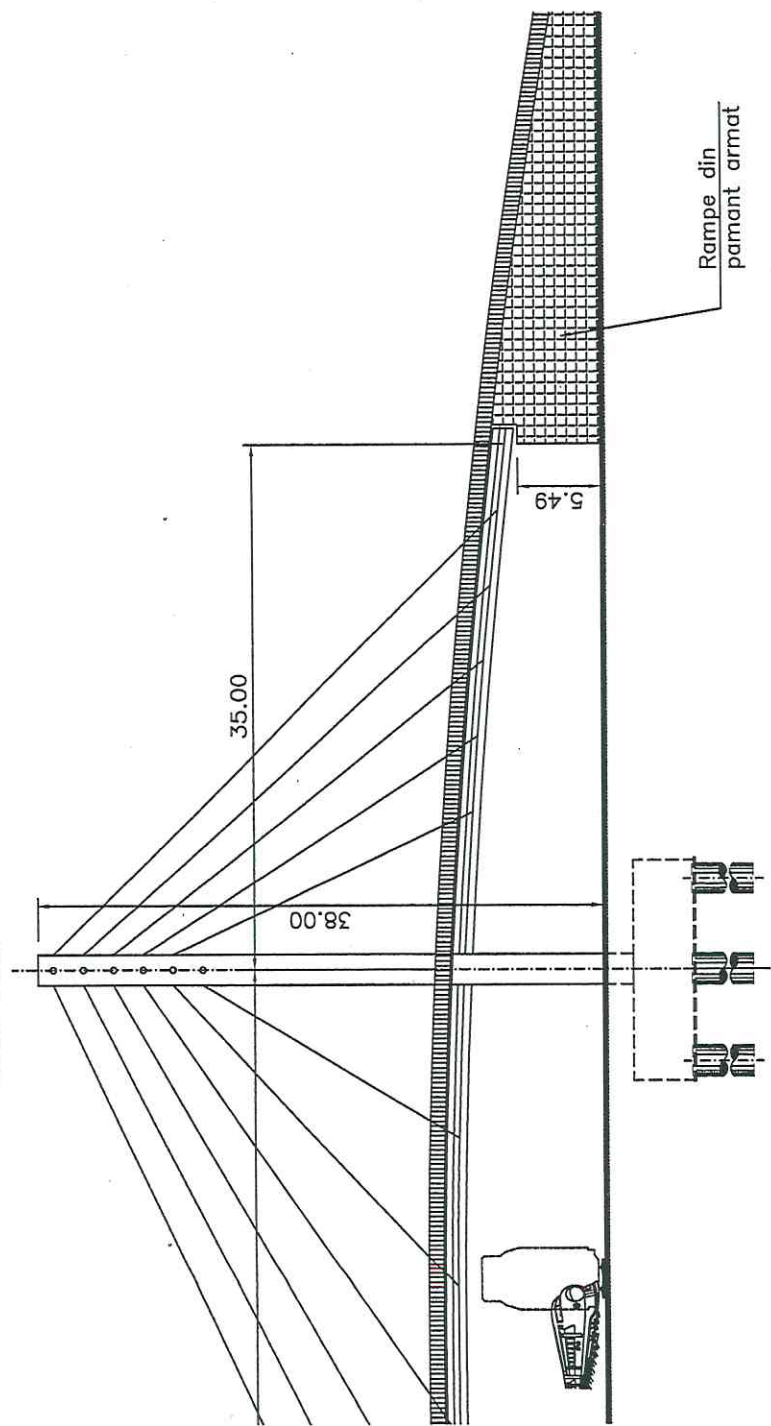
NOTA:

1. Pentru cresterea durabilitatii betoanelor turnate monolit, suprafata acestora se va proteja anticoroziv.
2. Toate suprafetele de beton si beton armat expuse mediului vor fi prevazute cu pante pentru scurgerea rapida a apelor pluviale.
3. Toate suprafetele in contact direct cu pamantul, se va aplica doua straturi de bitum filerizat pentru protectie impotriva apelor de infiltratie.

DURATA DE VIATA: 120 ani
 CONVOI DE CALCUL:
 I.M.1 - conf. SR EN 1001-2.2005

ELEVATIE
Scara 1:500

Str. Garlești



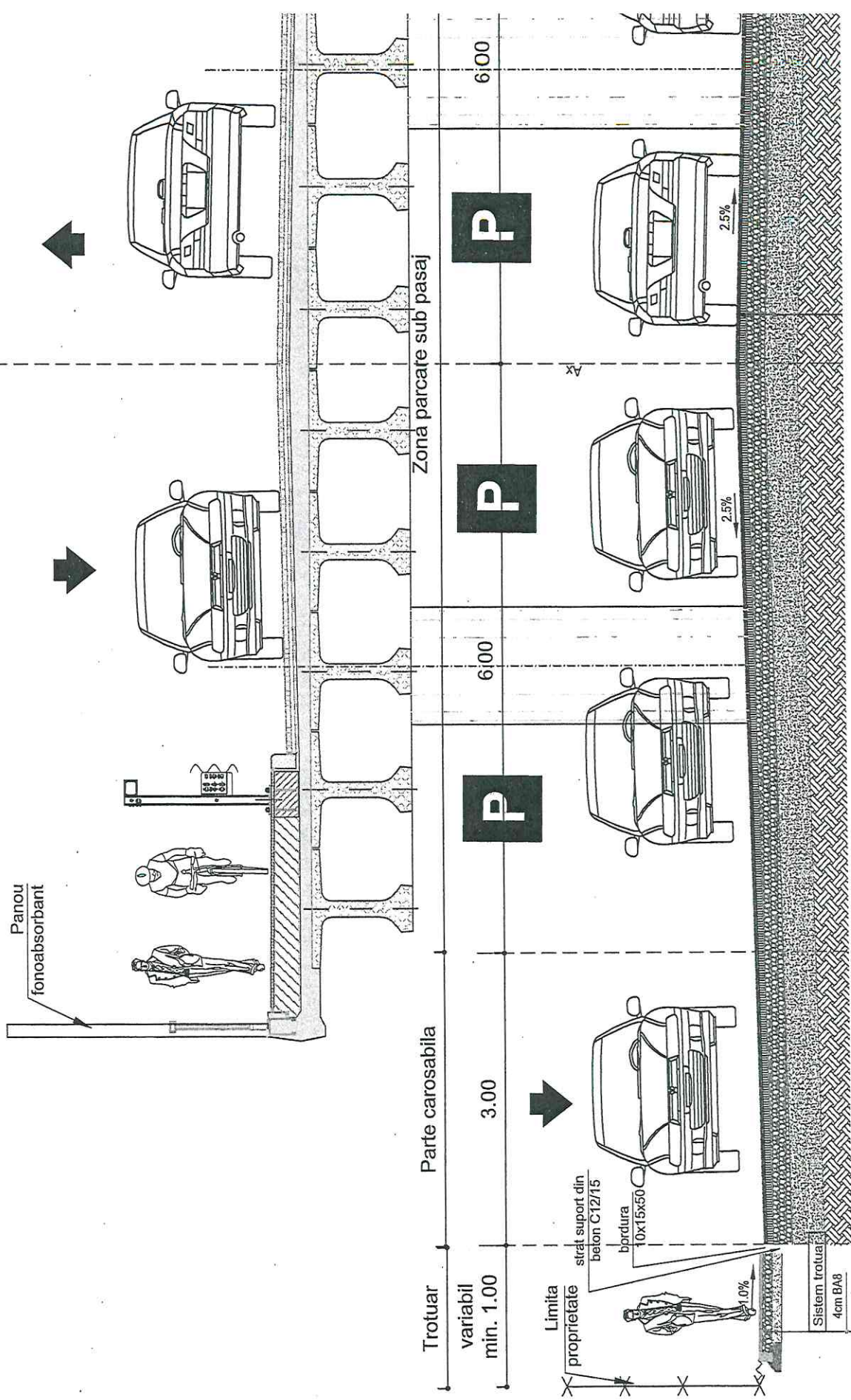
Rampe din
pamant armat

5.49

38.00

35.00

Panou
fonoabsorbant



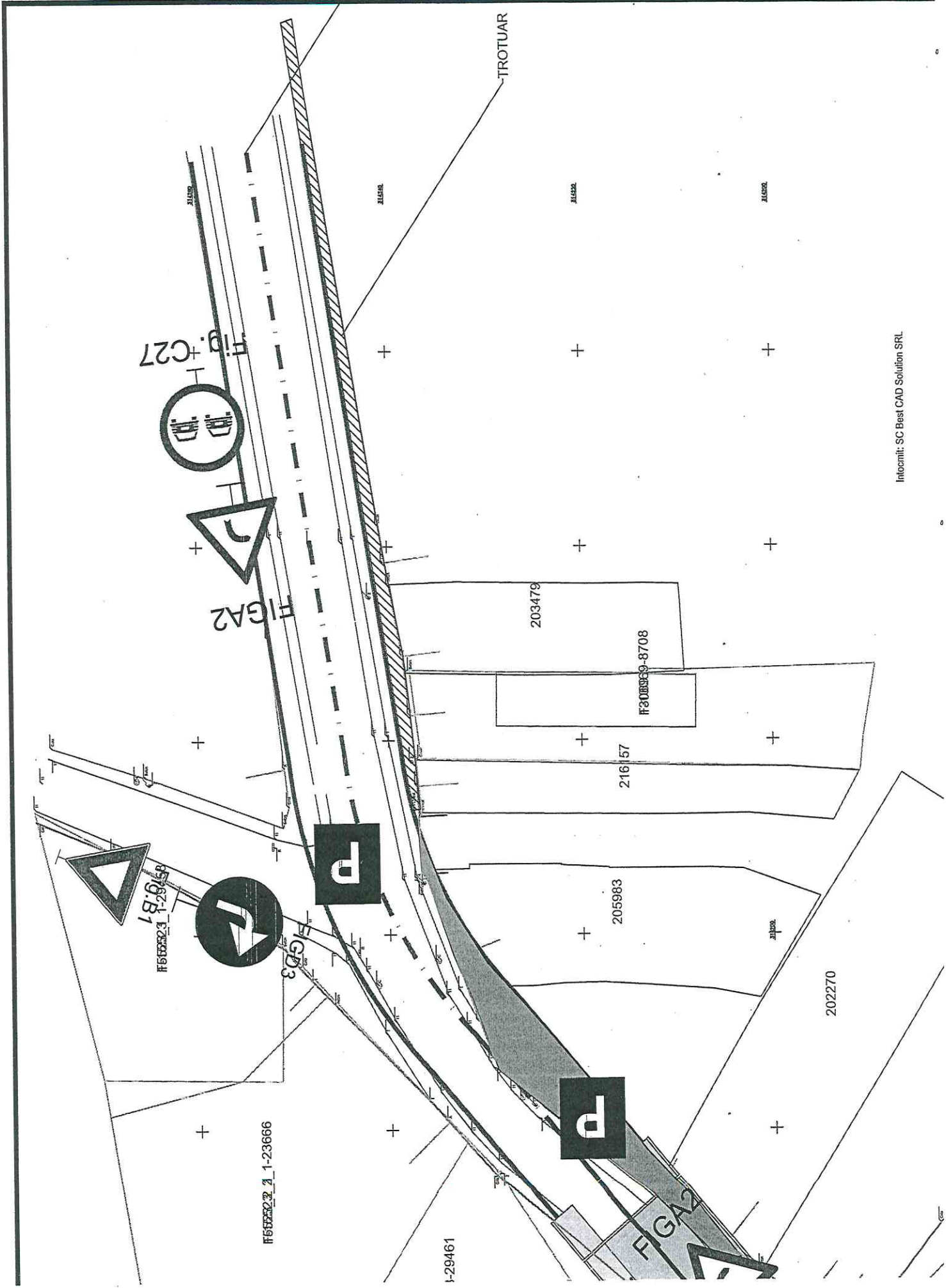


Fig. C27

FIGA2

1-29458
IF55552_1-29458

IF55552_2_1-23666

1-29461

203479

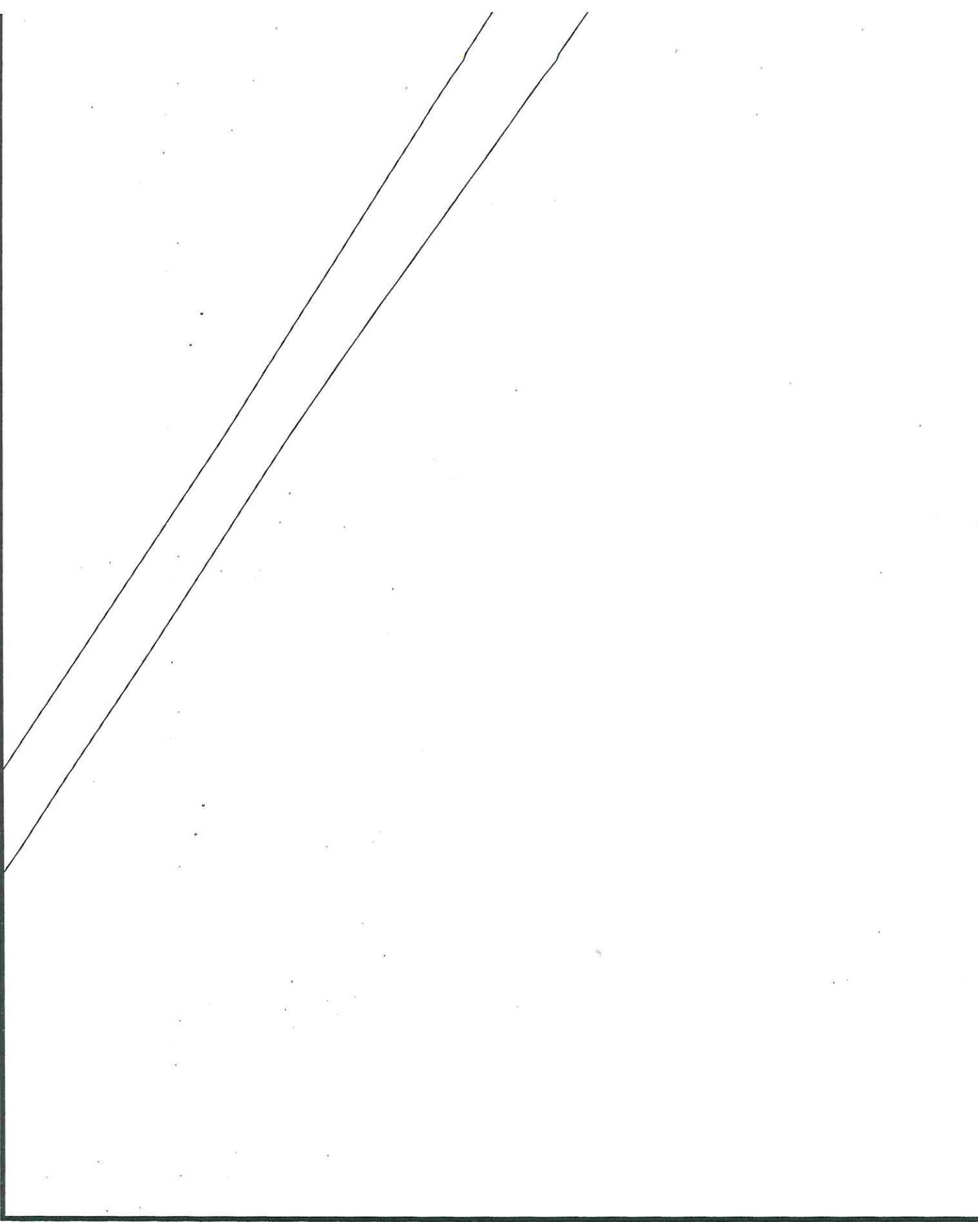
216157

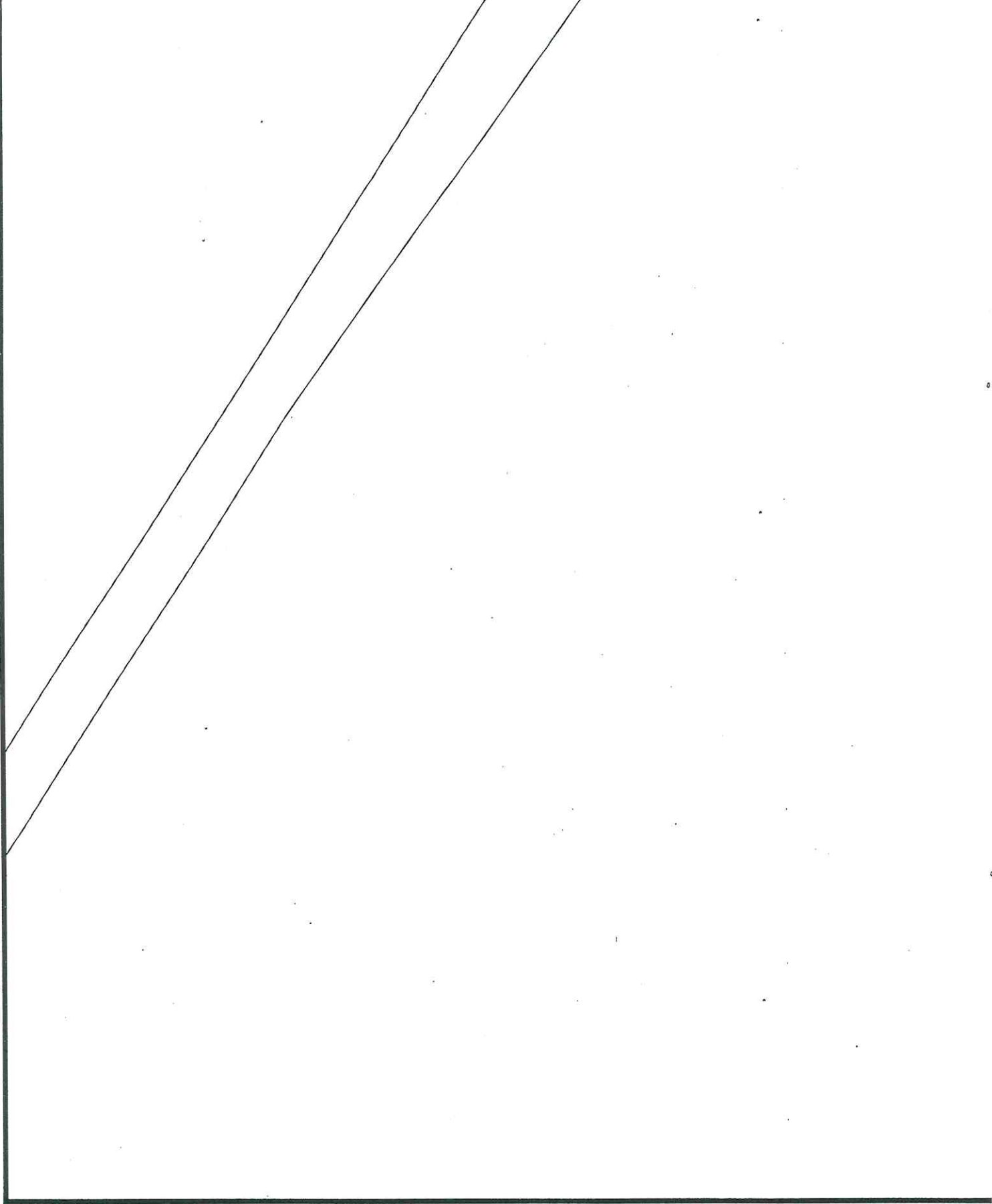
205983

202270

IF300000-8708

TROTUAR



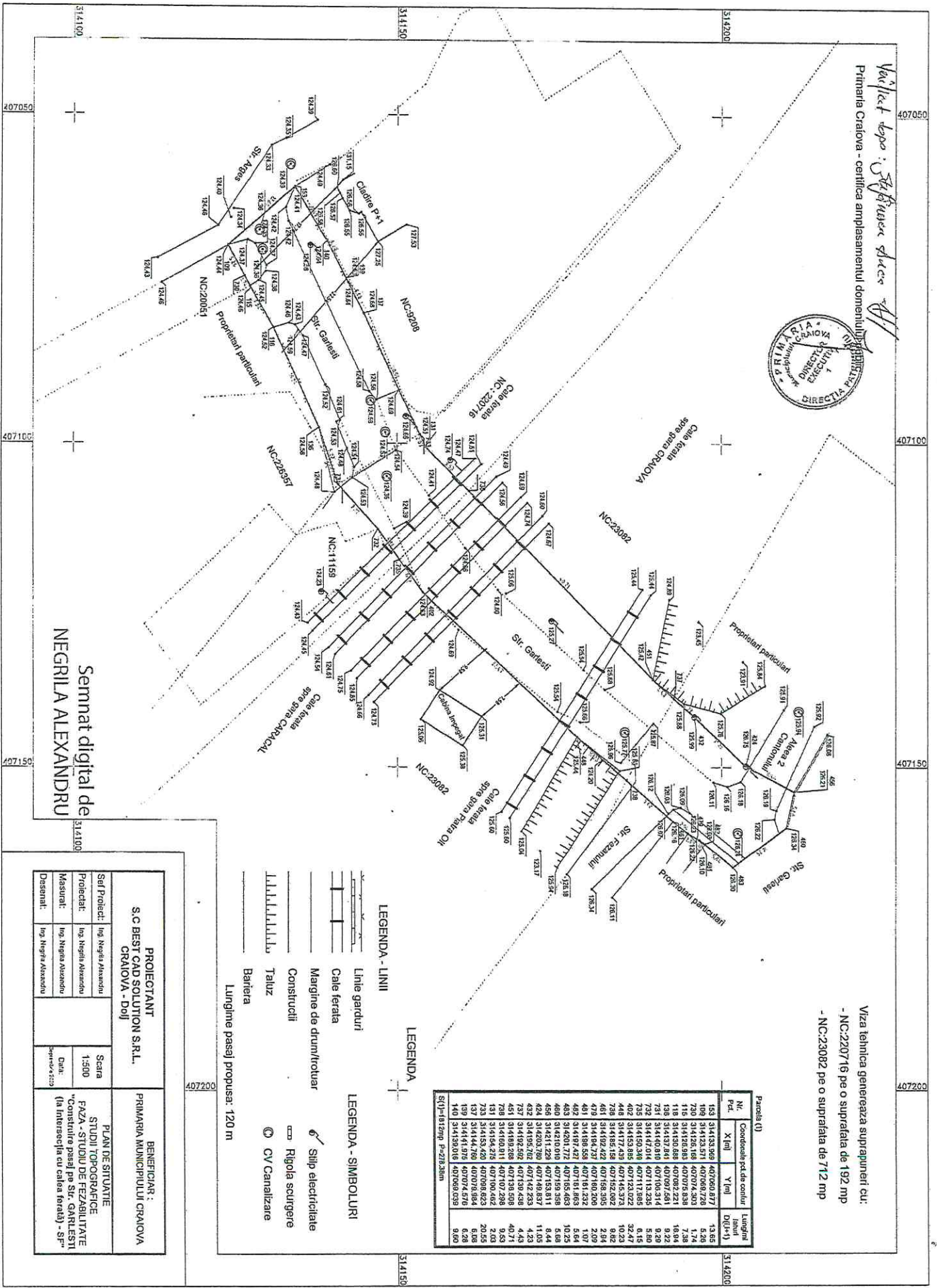


Verificat de: *Stefanescu stancu*



Viza tehnica generareza suprapunerii cu:

- NC:2207/16 pe o suprafată de 192 mp
- NC:23082 pe o suprafată de 712 mp



Semnat digital de
NEGRILA ALEXANDRU

LEGENDA - LINII

- Linie garduri
- Cale ferata
- Margine de drum/trotuar
- Construcții
- Taiuz
- Bariera

LEGENDA - SIMBOLURI

- Silipe electrice
- Rigola scurgere
- CV Canalizare

Lungime pasaj propus: 120 m

Puncte (1)			
Nr. Pct.	Coordonate pdt. de contur X [m]	Y [m]	Lungime D[i,j] (m)
153	31433.939	40706.877	73.65
154	31433.939	40706.877	0.00
720	31432.168	40707.403	1.74
116	31432.888	40707.838	16.84
138	31437.841	40707.561	9.22
731	31440.810	40710.314	8.28
732	31447.014	40713.235	8.88
402	31453.888	40733.022	32.47
448	31417.439	40745.373	10.23
726	31488.158	40752.092	8.82
461	31419.242	40758.305	2.94
479	31419.721	40760.206	2.09
481	31418.338	40761.232	1.07
483	31420.772	40765.463	10.25
480	31420.010	40759.358	6.68
456	31421.229	40753.811	8.44
424	31420.780	40749.837	11.05
432	31420.728	40742.233	4.23
737	31419.598	40738.438	4.43
733	31418.831	40732.298	9.53
131	31419.218	40730.692	2.03
733	31415.420	40709.823	20.55
137	31414.760	40707.584	6.08
139	31411.579	40707.478	6.28
140	31433.010	40706.039	9.90

PROIECTANT S.C BEST CAD SOLUTION S.R.L. CRAIOVA - Dolj		BENEFICIAR : PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CRAIOVA	
Set Proiect: Ing. Negrita Alexandru Proiectat: Ing. Negrita Alexandru Masurat: Ing. Negrita Alexandru Desenați: Ing. Negrita Alexandru	Scara 1:500 Data: Septembrie 2019	PLAN DE SITUAȚIE STUDII TOPOGRAFICE FAZA - STUDIU DE FEZABILITATE "Construire pasaj pe Str. GARLEȘTI (la intersecția cu calea ferată) - SF"	

HOTĂRÂREA NR.104

privind modificarea Hotărârii Consiliului Local al Municipiului Craiova nr.354/2020 referitoare la aprobarea Studiului de Fezabilitate și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Realizare construcție pasaj pe str.Gârlești (la intersecție cu calea ferată)”

Consiliul Local al Municipiului Craiova, întrunit în ședința ordinară din data de 23.02.2023;

Având în vedere referatul de aprobare nr.60423/2023, raportul nr.60426/2023 al Direcției Elaborare și Implementare Proiecte și raportul de avizare nr.61660/2023 al Direcției Juridice, Asistență de Specialitate și Contencios Administrativ prin care se propune modificarea Hotărârii Consiliului Local al Municipiului Craiova nr.354/2020 referitoare la aprobarea Studiului de Fezabilitate și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Realizare construcție pasaj pe str.Gârlești (la intersecție cu calea ferată)” și avizele nr.14/2023 al Comisiei I-Buget Finanțe, Studii, Prognoze și Administrarea domeniului, nr.11/2023 al Comisiei III-Servicii Publice, Liberă Inițiativă și Relații Internaționale și nr.14/2023 al Comisiei V-Juridică, Administrație Publică și Drepturi Cetățenești;

În conformitate cu prevederile art.44 alin.1 din Legea nr.273/2006 privind finanțele publice locale, art.7 alin.6 și art.10 alin.4 din Hotărârea Guvernului nr.907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;

În temeiul art.129 alin.2 lit.b, coroborat cu alin.4 lit.d, art.139 alin.3 lit.h, art.154 alin.1 și art.196 alin.1 lit.a din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă modificarea Hotărârii Consiliului Local al Municipiului Craiova nr.354/2020, astfel:

a) se modifică indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str.Gârlești (la intersecție cu calea ferată)”, după cum urmează:

Valoarea totală (inclusiv TVA)	129.539.326,53 lei
Din care construcții montaj (C+M), inclusiv TVA	107.433.832,75 lei
Durata de execuție a investiției	36 luni,

b) se actualizează devizul general al obiectivului de investiții „Realizare construcție pasaj pe str.Gârlești (la intersecție cu calea ferată)”, conform anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Primarul Municipiului Craiova prin aparatul de specialitate: Serviciul Administrație Publică Locală și Direcția Elaborare și Implementare Proiecte vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Lucian Costin DINDIRICĂ

**CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR GENERAL,
Nicoleta MIULESCU**

ANEXA LA HOTĂRÂREA CONSILIULUI LOCAL AL
MUNICIPIULUI CRAIOVA NR

DEVIZ GENERAL
al obiectivului de investiții:

CONSTRUIRE PAVAJ PE STRADA GARLEȘTI (LA INTERSECȚIE CU CALEA PEREȘTI)
ÎN MUNICIPIUL CRAIOVA, JUDEȚUL DOLOJ

Nr. crt.	Denumirea capitolei și subcapitolei de cheltuieli	Valoare	TVA	Valoare
		(fără TVA) lei	ROM lei	(cu TVA) lei
1	2	3	4	5
1	CAPITOLUL 1: Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului			
1.1	Obținerea terenului			
1.2	Amenajarea terenului	600.000,00	124.000,00	724.000,00
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului în stare inițială	543.000,00	103.170,00	646.170,00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	50.078,20	9.514,86	59.593,06
	Total capitol 1	1.193.078,20	236.684,86	1.429.763,06
2	CAPITOLUL 2: Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului			
	Total capitol 2	972.650,00	184.803,50	1.157.453,50
3	CAPITOLUL 3: Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică			
3.1	Studii			
3.1.1	Studii de teren	50.000,00	9.500,00	59.500,00
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	50.000,00	9.500,00	59.500,00
3.1.3	Alte studii specifice			
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații			
3.3	Expertizare tehnică	45.262,84	8.605,66	53.868,50
3.4	Certificarea performanțelor energetice și auditul energetic al clădirilor			
3.5	Proiectare			
3.5.1	Temă de proiectare	876.723,00	168.577,37	1.045.300,37
3.5.2	Studiu de preferabilitate			
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	306.723,00	59.677,37	366.400,37
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	155.000,00	31.350,00	186.350,00
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	20.000,00	3.800,00	23.800,00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	225.000,00	41.750,00	266.750,00
3.7	Consultanță			
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	487.421,80	94.509,98	581.931,78
3.7.2	Auditul financiar	268.453,00	51.706,07	320.159,07
3.8	Asistență tehnică	190.958,00	37.803,92	228.761,92
3.8.1	Asistență tehnică din partea proiectantului	1.820.000,00	387.800,00	2.207.800,00
3.8.1.1	pe perioada de execuție a lucrărilor	90.000,00	17.400,00	107.400,00
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului în fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	48.000,00	9.120,00	57.120,00
3.8.2	Dirigenție de șantier	12.000,00	2.280,00	14.280,00
	Total capitol 3	1.550.000,00	295.400,00	1.845.400,00
4	CAPITOLUL 4: Cheltuieli pentru investițiile de bază			
4.1	Construcții și instalații			
4.1.1	Obiect 1: Lucrări de drum și pasaje - rompe	78.865.056,02	14.872.571,14	93.737.627,16
4.1.2	Obiect 2: Lucrări pasaj	9.369.854,71	1.781.272,40	11.151.127,11
4.1.3	Obiect 3: Iluminat pe pasaj și sub pasaj	68.647.898,15	12.472.179,08	81.120.077,23
4.1.4	Obiect 4: Sistem de monitorizare trafic	3.362.420,00	638.859,80	4.001.279,80
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	522.736,15	99.318,67	622.054,82
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	353.707,50	67.204,43	420.911,93
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	3.656.150,00	684.606,50	4.340.756,50
4.5	Dotări			
4.6	Active necorporale			
	Total capitol 4	90.672,70	17.327,81	107.999,51
		92.903.536,22	15.751.971,82	108.655.508,04

5	CAPITOLUL 5. Alte cheltuieli			
5.1	Organizare de santier			
5.1.1	Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de santier	2.757.015,00	451.000,00	2.088.842,47
5.1.2	Cheltuieli conexă organizării santierului	1.473.000,00	273.557,00	1.752.817,10
5.2	Comisia de verificare a costului creditului	55.500,00	141.943,50	830.802,00
5.2.1	Comisiunile și doborânda aferente creditului băncii finanțatoare	55.500,00	-	55.500,00
5.2.2	Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții (0,5% x C+M)	451.402,50	-	451.402,50
5.2.3	Cota aferentă ISC pentru controlul stocului în amenajarea teritoriului urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții (0,5% x C+M)	90.280,50	-	90.280,50
5.2.4	Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC (0,5% x C+M)	451.402,50	-	451.402,50
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/destinare	1.473,00	-	1.473,00
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute (10%)	9.505.096,74	1.823.965,76	11.311.007,50
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	15.000,00	2.850,00	17.850,00
Totul capitolului 5		12.771.870,50	2.217.651,26	15.009.521,94
6	CAPITOLUL 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste			
6.1	Pregătirea personalului de exploatare			
6.2	Probe tehnologice și teste			
Totul capitolului 6				
TOTAL GENERAL				
din care: C + M (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 4.2 + 4.2 + 5.1.1)		109.015.372,00	20.525.954,40	129.541.326,50
*NOTA: Tehnologia de lucru intru în sarcina Antreprenorului, acesta va include toate costurile adiționale pentru punerea în opera a lucrărilor (masca, pânze, metalice, esafodaj, schele, nacele etc.)		92.280.511,72	17.193.301,03	109.473.812,75

Data: 2022

Beneficiar/Investitor:
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CRAIOVA.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
LUCIAN COMAN BUMBIRICĂ

PROCES VERBAL DE RECEPȚIE 2964 / 2022

Întocmit astăzi, **28/11/2022**, privind cererea **231851** din **18/11/2022**
având aviz de incepere a lucrărilor cu nr din

1. Beneficiar: MUNICIPIUL CRAIOVA

2. Executant: MURGILA CHITULESCU GABRIEL

3. Denumirea lucrărilor recepționate: Construire pasaj pe Str Garlesti (la intesectie cu calea ferata)

4. Nominalizarea documentelor și a documentațiilor care se predau Oficiului de Cadastru și Publicitate Imobiliară DOLJ conform avizului de incepere a lucrărilor:

Număr act	Data act	Tip act	Emitent
72	20.07.2022	act administrativ	CFR
REFERAT	25.11.2022	înscris sub semnatura privata	MURGILA CHITULESCU
126	18.11.2022	înscris sub semnatura privata	MURGILA GABRIEL
1	18.11.2022	înscris sub semnatura privata	MURGILA GABRIEL
1897	08.10.2021	act administrativ	PRIMARIA CRAIOVA

Așa cum sunt atașate la cerere.

5. Concluzii:

Pentru procesul verbal 2964 au fost recepționate 1 propuneri:

* Documentația care însoțește planului topografic necesar în vederea realizării obiectivului: „ Construire pasaj pe Str Garlesti (la intesectie cu calea ferata)”, respectă prevederile art. 266 alin (1) din Regulamentul privind avizarea, recepția și înscrierea în evidențele de cadastru și carte funciară conține:

cererea de recepție;

borderou;

inventar de coordonate;

calculul analitic al suprafelelor;

memoriu tehnic,

planul topografic (în format analogic și digital - format .dxf) la scara 1:500, care cuprinde reprezentarea reliefului pentru zona supusă investiției;

date digitale pentru zona supusă investiției.

În vederea recepției tehnice a planului topografic ce face obiectul prezentei cereri a fost analizat conținutul topografic al acestuia, metodele și mijloacelor de măsurare, încadrarea acestuia în sistemul național de proiecție Stereografic 1970 și sistem de cote Marea Neagra, a fost verificată suprafața rezultată din măsurători și au rezultat următoarele:

1) Planul topografic este întocmit în sistemul de proiecție Stereografic 1970 și sistem de cote Marea Neagra, mijloacele de măsurare folosite, asigură efectuarea măsurătorilor în preciziile stabilite de regulamentele în vigoare, punctele rețelei de sprijin și de ridicare, au fost alese în mod corespunzător și pe baza lor s-au efectuat măsurătorile topografice, calculele pentru determinarea coordonatelor punctelor din rețeaua de ridicare, precum și cele radiate se înscriu în toleranțele admise și pe baza lor s-a calculat suprafața zonei de interes

2) În planul topografic a fost reprezentată zona de interes pentru proiectul obiectivului „ Construire pasaj pe Str Garlesti (la intesectie cu calea ferata)”, situată în UAT Craiova, Loc. Craiova, str. Gârlești, tronsoanele 2 și 3, jud. Dolj, suprafața zonei de interes este de 8051mp, scara la care a fost executat planul topografic este 1:500, imobil identificat cu numerele cadastrale 245702 și 245721, înscrise în Cartiile Funciare. Nr. 245702; 245721 Craiova.

3) Imobilul se suprapune în baza grafică cu nr. cad. 23082; 220716 UAT Craiova.

6. Erori topologice față de alte entități spațiale:

Identificator	Tip eroare	Mesaj suprapunere
245702	Avertizare	Receptia 1848895: Imobilul TR-1392-1 se suprapune cu terenul 245702 din stratul permanent!
245721	Avertizare	Receptia 1848895: Imobilul TR-1392-1 se suprapune cu terenul 245721 din stratul permanent!
220716	Avertizare	Receptia 1848895: Imobilul TR-1392-1 se suprapune cu terenul 220716 din stratul permanent!
-	Avertizare	Receptia 1848895: Imobilul TR-1392-1 se afla într-o zona reglementata prin L17/2014!

Lucrarea este declarată **Admisă**

**Inspector
IULIA-CRISTINA PETRESCU**

Iulia-Cristina
Petrescu

Digitally signed by
Iulia-Cristina Petrescu
Date: 2022.11.28
08:58:24 +02'00'



PLAN DE SITUATIE
 CU 1697-06.10.2021
 STRADA CARLILESTI
 Jld. Duj
 Beneficiar: PRIMĂRIA CRAIOVA
 NR CAD STR GIRLESTI: 245721 SI 245702

Gabriel Murgila
 Chitulesc
 Categorie B. Seta
 OCPR 2017-07-18
 ROMANIA
 134051 +0200
 2022.11.23

PROIECTANT	PROIECTANT	PROIECTANT	PROIECTANT
GABRIEL MURGIȚĂ	CHITULESCU	CHITULESCU	CHITULESCU
PROIECTANT	PROIECTANT	PROIECTANT	PROIECTANT
GABRIEL MURGIȚĂ	CHITULESCU	CHITULESCU	CHITULESCU
PROIECTANT	PROIECTANT	PROIECTANT	PROIECTANT
GABRIEL MURGIȚĂ	CHITULESCU	CHITULESCU	CHITULESCU



MUNICIPIUL CRAIOVA
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI CRAIOVA

HOTĂRÂREA NR.198

privind solicitarea trecerii unor terenuri, din domeniul public al statului, administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și concesiunea Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A., în domeniul public al municipiului Craiova și administrarea Consiliului Local al Municipiului Craiova

Consiliul Local al Municipiului Craiova întrunit în ședința ordinară din data de 27.04.2023;

Având în vedere referatul de aprobare nr.118107/2023, raportul nr.118672/2023 al Direcției Patrimoniu și raportul de avizare nr.125936/2023 al Direcției Juridice, Asistență de Specialitate și Contencios Administrativ prin care se propune solicitarea trecerii unor terenuri, din domeniul public al statului, administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și concesiunea Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A., în domeniul public al municipiului Craiova și administrarea Consiliului Local al Municipiului Craiova și avizele nr.25/2023 al Comisiei I-Buget Finanțe, Studii, Prognoze și Administrarea domeniului, nr.22/2023 al Comisiei III-Servicii Publice, Liberă Inițiativă și Relații Internaționale și nr.25/2023 al Comisiei V-Juridică, Administrație Publică și Drepturi Cetățenești;

În conformitate cu prevederile art.858-870 din Codul Civil, art.287 și art.292 din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare ;

În temeiul art.129 alin.2 lit.c, art.139 alin.3 lit.g, art.154 alin.1 și art.196 alin.1 lit.a din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

- Art.1.** Se solicită trecerea, din domeniul public al statului, administrarea Ministerului Transporturilor și Infrastructurii și concesiunea Companiei Naționale de Căi Ferate „CFR” S.A., în domeniul public al municipiului Craiova și administrarea Consiliului Local al Municipiului Craiova, a unor suprafețe de teren identificate conform anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.
- Art.2.** Predarea-preluarea terenurilor prevăzute la art.1, se face pe bază de protocol încheiat între Municipiul Craiova și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii, Compania Națională de Căi Ferate „CFR” S.A., în termen de 60 de zile de la data intrării în vigoare a Hotărârii Guvernului de trecere a suprafețelor de teren prevăzute la art.1.
- Art.3.** Se împuternicește Primarul Municipiului Craiova să semneze protocolul de predare-primire prevăzut la art.2.

Art.4. Primarul Municipiului Craiova, prin aparatul de specialitate: Serviciul Administrație Publică Locală, Direcția Patrimoniu și Ministerul Transporturilor și Infrastructurii vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Octavian Sorin MARINESCU



**CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR GENERAL,
Nicoleta MIULESCU**

ANEXA LA HOTĂRÂREA CONSILIULUI LOCAL AL MUNICIPIULUI CRAIOVA NR.198/2023

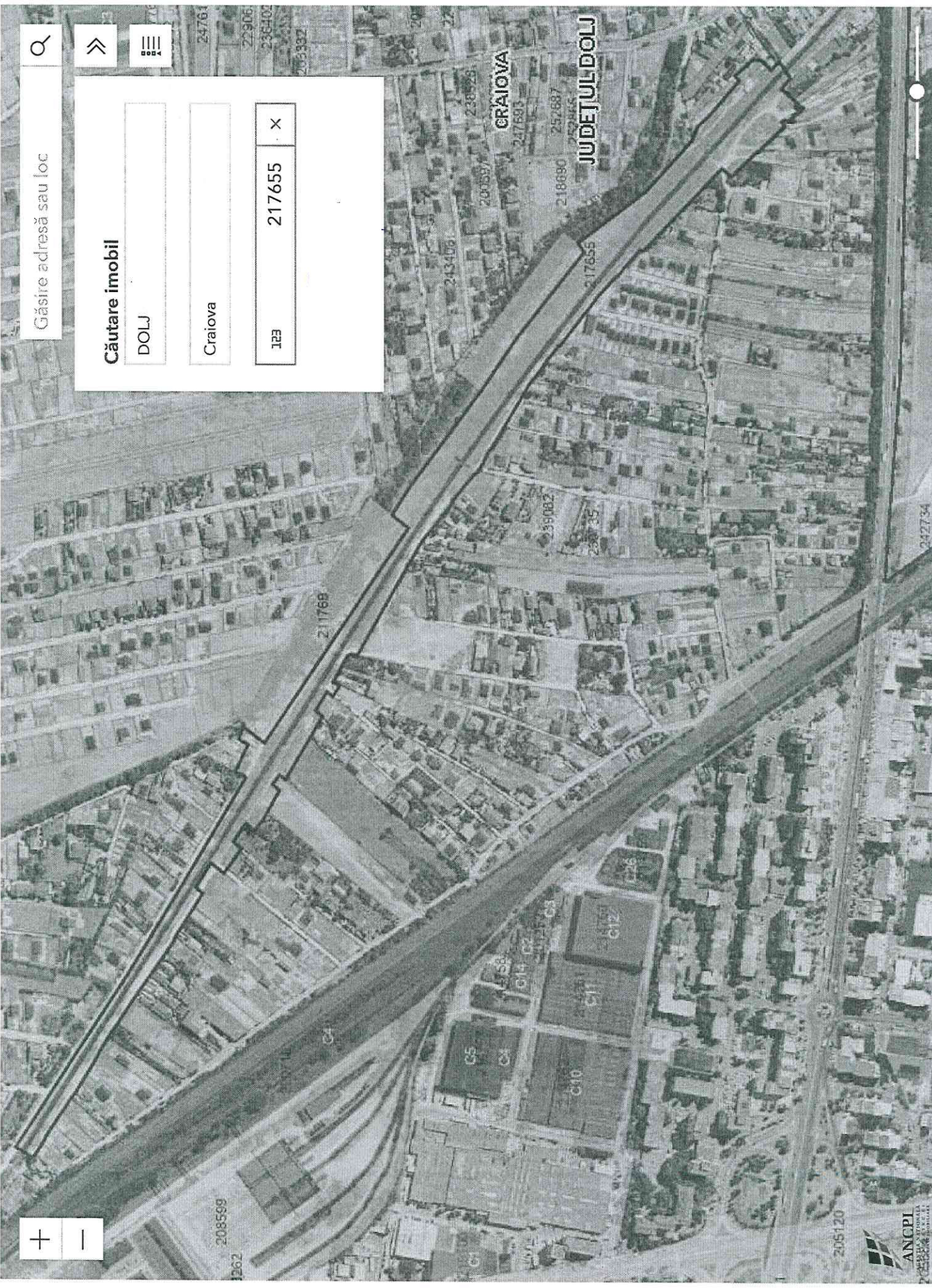
DATELE DE IDENTIFICARE
ȘI INFRASTRUCTURII ȘI CONCESIUNEA CNCF CFR SA, ÎN DOMENIUL PUBLIC AL MUNICIPIULUI CRAIOVA ȘI ADMINSTRAREA MINISTERULUI TRANSPORTURILOR

NR. CRT.	DENUMIRE BUN	UM	CANTITATE	ELEMENTE DE IDENTIFICARE, DATE TEHNICE	SITUATIE JURIDICA ACTUALĂ
1	TEREN AFERENT LOCATIE S ₁ Interstația CF Plaiul Vulcăneți – Craiova NR. CAD. 217655, CF 217655/UAT CRAIOVA	MP	9488	KM CF 246+941 și km CF 247+493 pe partea dreaptă la o distanță y = 11,77mp respectiv y = 8,42m, măsurată din axul liniei CF Piatra Olt – Craiova, parțial în zona de siguranță a infrastructurii feroviare și face parte din imobilul „Interstația CF Plaiul Vulcăneți – Craiova, L901, km CF 246+900 și km CF 248+248, pe partea stângă și partea dreaptă, lot 1”	DOMENIU PUBLIC AL STATULUI ADMINISTRAREA MINISTERULUI TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII ȘI CONCESIUNEA CNCF CFR SA
2	TEREN AFERENT LOCATIE S ₆ Interstația CF Plaiul Vulcăneți – Craiova NR. CAD. 250947, CF 250947/UAT CRAIOVA	MP	378	km CF 248+372 și km CF 248+426, pe partea dreaptă la o distanță y = 4,64m, respectiv y = 4,73m, măsurată din axul liniei 33 din dispozitivul de linii al Stației CF Craiova în totalitate în zona de siguranță a infrastructurii feroviare și face parte din imobilul „Interstația CF Plaiul Vulcăneți – Craiova, km CF 248+370 și km CF 248+427, partea dreaptă”	DOMENIU PUBLIC AL STATULUI ADMINISTRAREA MINISTERULUI TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII ȘI CONCESIUNEA CNCF CFR SA
3	TEREN AFERENT LOCATIE S ₇ Interstația CF Plaiul Vulcăneți – Craiova NR. CAD. 23082, CF 61763/UAT CRAIOVA	MP	3708	km CF 248+426 și km CF 248+757, pe partea dreaptă la o distanță y = 4,73m, respectiv y = 4,54m, măsurată din axul liniei 33 din dispozitivul de linii al Stației CF Craiova, în totalitate în zona de siguranță a infrastructurii feroviare și face parte din imobilul „Interstația CF Craiova - Calafat, km CF 250+087, 09 și km CF 254+048, 89”	DOMENIU PUBLIC AL STATULUI ADMINISTRAREA MINISTERULUI TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII ȘI CONCESIUNEA CNCF CFR SA

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Octavian Sorin MARINESCU





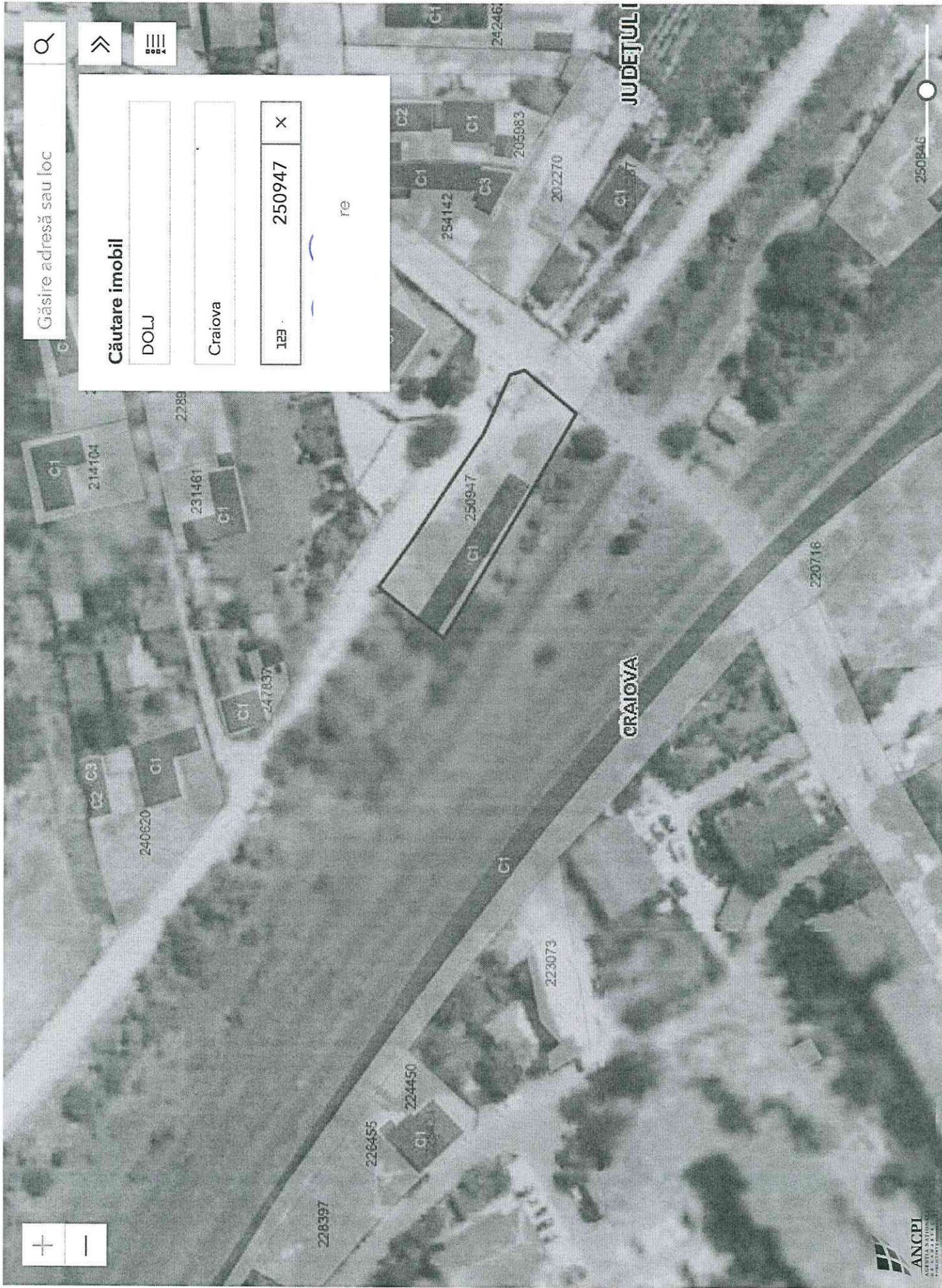
Găsiți adresa sau loc



Căutare imobil

DOLJ	
Craiova	
123	217655
	X





Găsiți adresă sau loc



Căutare imobil

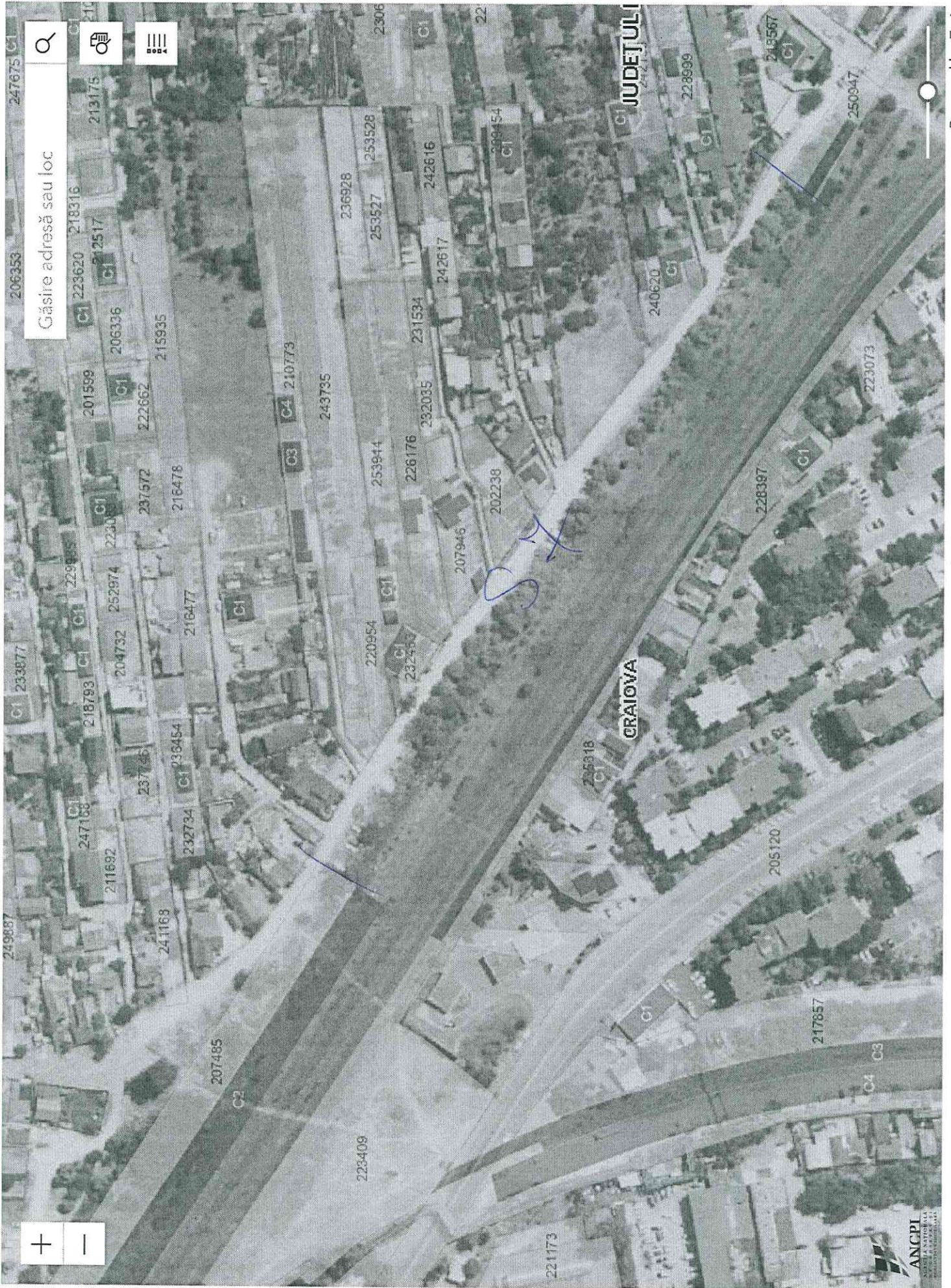
DOLJ

Craiova

123 250947 X

re





Găsiți adresa sau loc



ANCPI
AGENCIJA NAȚIONALĂ
DE CĂMINĂRI ȘI
PROTECȚIA MEDIULUI

Powered by Esri