

MUNICIPIUL CRAIOVA
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI CRAIOVA

HOTĂRÂREA NR. 1

privind aprobarea proiectului (cererea de finanțare) „Dezvoltarea transportului ecologic în municipiul Craiova”

Consiliul Local al Municipiului Craiova întrunit în ședința ordinară din data de 26.01.2012;

Având în vedere raportul nr.9080/2012 al Direcției Elaborare și Implementare Proiecte prin care se propune aprobarea proiectului (cererea de finanțare) „Dezvoltarea transportului ecologic în municipiul Craiova” și rapoartele comisiilor de specialitate ale Consiliului Local al Municipiului Craiova nr.5, 6, 7, 8 și 9/2012;

În conformitate cu prevederile art.44 alin.1 din Legea nr.273/2006 privind finanțele publice locale, Hotărârii Guvernului nr.759/2007 privind regulile de eligibilitate a cheltuielilor efectuate în cadrul operațiunilor finanțate prin programele operaționale, modificată și completată și Ordinului comun al Ministrului Dezvoltării Regionale și Turismului și Ministrului Finanțelor Publice nr.1360/1938/2011 privind aprobarea categoriilor de cheltuieli eligibile pentru domeniul major de intervenție "Planuri integrate de dezvoltare urbană" al axei prioritare "Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor — poli urbani de creștere" din cadrul Programului operațional regional 2007—2013;

În temeiul art.36 alin.2 lit.b coroborat cu alin.4 lit.d, art.45 alin.2 lit.e și art.61 alin.2 din Legea nr.215/2001, republicată, privind administrația publică locală;

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă proiectul (cererea de finanțare) „Dezvoltarea transportului ecologic în municipiul Craiova”, cu valoarea totală de 35.247.259 lei, pentru solicitarea unei finanțări nerambursabile în cadrul Programului Operațional Regional Axa prioritară 1, domeniul de intervenție 1.1: Planuri integrate de dezvoltare urbană, prevăzut în anexa nr.1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Se aprobă Documentația de avizare a lucrărilor de intervenții „Dezvoltarea transportului ecologic în municipiul Craiova”, având următorii indicatori tehnico-economici:

- Valoarea totală a investiției 35.229.899 lei (8.195.672 Euro)
(inclusiv TVA)

din care:

- Valoarea construcției + montaj (C+M) 31.237.626 lei (7.256.971 Euro)
(inclusiv TVA)
(1 Euro=4,3045 lei)

prevăzut în anexa nr.2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.3. Se aprobă suportarea din bugetul Consiliul Local al Municipiului Craiova a contribuțiilor, după cum urmează:

- 569.292,44 lei, (132.255,19 euro), reprezentând contribuția proprie la cheltuielile eligibile, în procent de 2 % din valoarea totală eligibilă a proiectului;
- 6.782.637 lei, (1.575.708,45 euro), reprezentând T.V.A. ce se va recupera de la bugetul de stat.

Art.4. Consiliul Local al Municipiului Craiova va asigura valoarea totală a cheltuielilor neeligibile, a cheltuielilor suplimentare (conexe) aferente proiectului care pot să apară în timpul implementării, precum și resursele financiare necesare implementării optime a proiectului, în condițiile rambursării ulterioare a cheltuielilor eligibile din instrumente structurale.

Art.5. Primarul Municipiului Craiova prin aparatul de specialitate: Serviciul Administrație Publică Locală, Direcția Elaborare și Implementare Proiecte și Direcția Economico-Financiară vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Constantin URSU

**CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR,**

Nicoleta MIULESCU

PROGRAMUL OPERATIONAL REGIONAL 2007-2013

Axa prioritara 1 „Sprijinirea dezvoltarii durabile a oraselor - poli urbani de crestere”

Domeniul de interventie 1.1. „Planuri integrate de dezvoltare urbana”

Sub-domeniul: Poli de crestere

FORMULARUL CERERII DE FINANTARE

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
CONSTANȚA URBU



INREGISTRAREA CERERII DE FINANTARE	
Organismul intermediar pentru POR - Agentia pentru Dezvoltare Regionala _____	
Nr:	Inregistrate de:
Cod SMIS:	Semnatura
	Data

TITLUL PROIECTULUI:	Dezvoltarea transportului ecologic în municipiul Craiova
---------------------	--

0. INFORMATII PRIVIND TIPUL ASISTENTEI FINANCIARE NERAMBURSABILE SOLICITATE

Fondul European de Dezvoltare Regionala (FEDR)

1. INFORMATII PRIVIND SOLICITANTUL

1.1. Solicitantul

Denumirea solicitantului	Unitatea Administrativ - Teritoriala Municipiul Craiova
Codul de inregistrare fiscala	4417214
Codul unic de inregistrare	-
Adresa sediului solicitantului	str. A. I. Cuza nr. 7, Craiova, Dolj, Romania
Email	consiliulocal@primariacraiova.ro
Tipul solicitantului	<input checked="" type="checkbox"/> unitate administrativ-teritoriala (autoritate a administratiei publice locale) din mediul urban <input type="checkbox"/> parteneriat de unitati administrativ-teritoriale (autoritati ale administratiei publice locale) <input type="checkbox"/> asociatie de dezvoltare intercomunitara

1.2.Reprezentantul legal al Solicitantului

Numele	Antonie Solomon
Functia	Primar

Numarul de telefon	+40.251.415.177
Numarul de fax	+40.251.411.561
Email	consiliulocal@primariacraiova.ro

1.2. Persoana de contact

Numele	Dorina Predus
Functia	Director, Directia Elaborare si Implementare Proiecte
Numarul de telefon	+40.251.419.589
Numarul de fax	+40.251. 411.561
Email	int.europa@primariacraiova.ro

1.3. Persoana responsabila cu operatiunile financiare

Numele	Chiciu, G. Georgeta Maria
Functia	Director Executiv Adjunct, Directia Economico-Financiara
Numarul de telefon	+40.251.416.235
Numarul de fax	+40.251. 411.561
Email	georgetachiciu@primariacraiova.ro

1.4. Banca/Trezoreria

Denumirea bancii (sucursalei)	Trezoreria Municipiului Craiova
Adresa bancii	Str. Mitropolit Firmilian, nr. 1, Craiova, Dolj
Codul IBAN	RO22 TREZ 29124840256 XXXXX

1.5. Sprijin primit in prezent sau anterior din fonduri publice si/sau imprumuturi din partea institutiilor financiare internationale (IFI)

1.6.1 Ati beneficiat de asistenta nerambursabila din fonduri publice sau de imprumut din partea unei IFI in ultimii 5 ani, inainte de data depunerii prezentei cereri de finantare?

Da

Nu

- **Daca da, va rugam specificati urmatoarele informatii pentru maxim 3 proiecte**

Titlul proiectului si nr. de referinta Construirea unui pasaj suprateran in vederea descon gestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova - Realizare pasaj denivelat suprateran peste intersectia de la km 0 al municipiului Craiova in vederea preluarii traficului auto pe E70, respectiv str. Calea Bucuresti-bvd. Nicolae Titulescu cod proiect: 24753	
Stadiul implementarii proiectului	PROIECT IN CURS DE IMPLEMENTARE, termen de finalizare: 2013
Obiectul proiectului	Obiectivul proiectului presupune modernizarea si dezvoltarea infrastructurii rutiere urbane si imbunatatirea accesibilitatii locale si regionale, a mobilitatii populatiei metropolitane, a bunurilor si serviciilor in vederea cresterii competitivitatii economice si dezvoltarii mediului de afaceri in cadrul Polului de crestere Craiova
Rezultate obtinute	pasaj denivelat suprateran construit pe o lungime de 545 m 18.026 mp carosabil strazi modernizate 5.350 mp suprafata trotuare modernizate 1,338 km lungime cale simpla rulare tramvai nou creata 45 mp suprafata alveole pentru mijloace de transport in comun 37 stalpi retea electrica pentru tramvai 3050 ml marcaje rutiere orizontale realizate 12 treceri pentru pietoni amenajate 1373 ml retele de alimentarea cu apa si canalizare deviate 12 treceri de pietoni amenajate 6 semafoare vehicule amenajate 12 semafoare pietoni amenajate 2240 mp suprafata spatii verzi
Valoarea proiectului	Valoarea totala a proiectului este de 59.081.772,23 lei din care contributia proprie a solicitantului este de 1.029.799,53 lei iar asistenta financiara nerambursabila este de 46.720.693,17 lei
Sursa de finantare	surse externe nerambursabile (POR 2007-2013, Axa Prioritara 1), buget local Organizatia finantatoare: Comisia Europeana Autoritatea contractanta: Ministerul Dezvoltarii Regionale si Turismului

Titlul proiectului si nr. de referinta Fluidizarea traficului rutier in municipiul Craiova, pe axa de transport est - vest, prin reabilitarea bvd. Decebal - Dacia Cod proiect 3065	
Stadiul implementarii proiectului	PROIECT IN CURS DE IMPLEMENTARE, termen de finalizare: 2013
Obiectul proiectului	Obiectivul proiectului consta in fluidizarea traficului rutier in zona de nord a municipiului Craiova prin reabilitarea si modernizarea bulevardului Decebal - Dacia. Reabilitarea bvd. Decebal - Dacia este compusa din 4 tronsoane, respectiv: Tronsonul I: str. Caracal - str. Calea Bucuresti cu o lungime de 2.381 m; Tronsonul II: str. Calea Bucuresti - Gara, cu o lungime de 3.250 m; Tronsonul III: Gara - str. Amaradia cu o lungime de 1.910 m; Tronsonul IV: str. Amaradia - Calea Severinului, cu o lungime de 2.694 m (reabilitare carosabil, reabilitare trotuare, realizare locuri de parcare, introducere sistem monitorizare trafic)
Rezultate obtinute	10,235 km lungimea carosabilului reabilitat; 51.175 m suprafata trotuarelor reabilitate; 2.500 locuri de parcare realizate; 20 treceri de pietoni semaforizate pentru corelarea acestora in "unda verde"; 6 intersectii semaforizate nou create; 26 alveole de refugiu pentru statiile de autobuz si taxi infiintate; 11 benzi de preselectie si virare la dreapta in intersectiile bulevardului cu strazile adiacente; 40 rampe de acces nou create pentru persoanele cu dizabilitati; 820 m retele de utilitati deviate de-a lungul bulevardului; sistem de monitorizare trafic functional.
Valoarea proiectului	Valoare proiect: 43.972.608 lei echivalent a 12.563.602 euro Valoare finantare nerambursabila din FEDR este de 31950241,86 lei, valoare nerambursabila din bugetul national este de 4247720,02 lei iar cofinantarea beneficiarului este 738733,92 lei
Sursa de finantare	Sursa de finantare: surse externe nerambursabile (POR 2007-2013, Axa Prioritara 2), buget local Organizatia finantatoare: Comisia Europeana Autoritatea contractanta: Ministerul Dezvoltarii Regionale si Turismului

Titlul proiectului si nr. de referinta Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele doua platforme industriale ale Polului de crestere Craiova	
Stadiul implementarii proiectului	PROIECT IN CURS DE IMPLEMENTARE, termen de finalizare: 2014
Obiectul proiectului	Obiectivul general consta in imbunatatirea accesibilitatii locale a fortei de munca angajata pe cele doua mari platforme

	industriale ale polului de crestere Craiova, cu impact direct asupra cresterii competitivitatii economice din Zona Metropolitana Craiova ca urmare a reabilitarii infrastructurii de transport public in comun.
Rezultate obtinute	Reabilitare linii de tramvai in municipiul Craiova-11 km - modernizare cale simpla linie de tramvai pe b-dul Nicolae Titulescu, str. Calea Severinului, inclusiv bucla de intoarcere pasaj denivelat Electroputere si acces depou tramvaie = 10,878 m; Reabilitarea caii de rulare a tramvaiului pe Bulevardul Decebal'' - modernizare cale dubla linie de tramvai pe bulevardul Decebal = 1.630 m Realizare sistem pentru managementul traficului pe Calea Bucuresti - Nicolae Titulescu - str. Severinului'' - realizare sistem pentru managementul traficului pentru 16 intersectii (stalpi de semafoare, semafoare, automat pentru dirijarea circulatiei, bucle inductive de detectie trafic, realizare semnalizare rutiera, s.a.)
Valoarea proiectului	Valoare proiect: 60,239,382.32 lei din care contributia proprie a solicitantului este de 970,744.80 lei iar asistenta financiara nerambursabila este de 47,566,495.20 lei.
Sursa de finantare	surse externe nerambursabile (POR 2007-2013, Axa Prioritara 1), buget local Organizatia finantatoare: Comisia Europeana Autoritatea contractanta: Ministerul Dezvoltarii Regionale si Turismului

1.6.2 Ati mai solicitat sprijin financiar din fonduri publice sau imprumuturi din partea IFI, pentru proiectul (fie in intregime, fie partial, respectiv pentru o parte din activitatile cuprinse in proiect) ce constituie obiectul prezentei Cereri de finantare?

Da

Nu

1.6.3 Proiectul (integral sau partial, respectiv activitati/investitii din proiect) ce constituie obiectul prezentei Cereri de finantare a mai beneficiat deja de sprijin financiar din fonduri publice sau imprumuturi din partea IFI?

Da

Nu

2. PROIECTUL

2.1. Axa prioritara si domeniul major de interventie POR

Prin prezenta Cerere de finantare se solicita co-finantarea proiectului propus, in cadrul Programului Operational Regional 2007-2013 - Axa prioritara 1 „Sprijinirea dezvoltarii durabile a oraselor - poli urbani de crestere”, Domeniul major de interventie 1.1 „Planuri integrate de dezvoltare urbana”, sub-domeniul „Poli de crestere”, categoria de operatiuni:

<input checked="" type="checkbox"/>	Reabilitarea infrastructurii urbane si imbunatatirea serviciilor urbane, inclusiv transportul urban
<input type="checkbox"/>	Dezvoltarea durabila a mediului de afaceri
<input type="checkbox"/>	Reabilitarea infrastructurii sociale, inclusiv a locuințelor sociale și îmbunătățirea serviciilor sociale

2.2. Localizarea proiectului

Statul: ROMANIA
Regiunea de dezvoltare: Sud-Vest Oltenia
Judetul: Dolj
Localitatea: Craiova

2.3. Descrierea proiectului

2.3.1 Obiectivele proiectului

Obiectivul general al proiectului “Dezvoltarea transportului ecologic în municipiul Craiova” consta in imbunatatirea accesibilitatii locale a fortei de munca angajata pe cele doua mari platforme industriale ale polului de crestere Craiova, cu impact direct asupra cresterii competitivitatii economice din Zona Metropolitana Craiova ca urmare a reabilitarii infrastructurii de transport public in comun.

Obiective specifice:

- Imbunatatirea mobilitatii populatiei in general si a fortei de munca, catre platforma industrială de Est-Vest din cadrul polului de crestere Craiova, ce concentreaza cei mai numerosi si importanti agenti economici din zona metropolitana
- Reducerea emisiilor de noxe generate de traficul intens prin incurajarea folosirii mijloacelor de transport ecologice respectiv: tramvai, autovehicule electrice si biciclete;
- Imbunatatirea infrastructurii rutiere de transport in zona metropolitana Craiova ca urmare a modernizarii a 48 702,5 mp suprafata carosabila;
- realizarea de locuri de parcare pentru autovehiculele clasice si electrice pe o suprafata carosabila de 2878.70 mp.

Atingerea obiectivului general și realizarea obiectivelor specifice ale proiectului de față, prin implementarea activităților și obținerea rezultatelor prevăzute la nivelul acestuia, contribuie la atingerea **Obiectivului strategic 2 - Cresterea competitivitatii economice pe termen lung si sprijin pentru dezvoltarea mediului de afaceri** din cadrul **Planului Integrat de Dezvoltare al Polului de Crestere Craiova** si implicit la atingerea obiectivului **Axei prioritare 1 a Programului Operațional Regional 2007-2013** prin care se urmareste cresterea calitatii vietii si crearea de noi locuri de munca in orase, prin reabilitarea infrastructurii urbane si imbunatatirea serviciilor urbane, inclusiv a serviciilor sociale, precum si prin dezvoltarea structurilor de sprijinire a afacerilor si a antreprenoriatului.

Realizarea proiectului “Dezvoltarea transportului ecologic în municipiul Craiova” va contribui la reducerea emisiilor poluante prin incurajarea folosirii mijloacelor de transport ecologice respectiv: tramvai, autovehicule electrice si biciclete. Folosirea mijloacelor de transport ecologice

respectiv tramvai si biciclete va contribui la descongestionarea traficului, dar si la reducerea emisiilor poluante ceea ce va crea premisele unei dezvoltari economice si sociale durabile.

Prin urmare, Primaria Municipiului Craiova isi propune reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Est-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova si imbunatatirea accesibilitatii fortei de munca concentrata pe platforme industriale ale municipiului Craiova, ce utilizeaza mijloacele de transport in comun, dar si facilitarea accesului locuitorilor la bunuri, servicii si diverse activitati in relatia acestora cu zona adiacenta polului de crestere.

Proiectul **“Dezvoltarea transportului ecologic în municipiul Craiova”**, prin contribuția la realizarea obiectivului Axei prioritare 1 și al domeniului major de intervenție al acesteia, conduce, de asemenea, la atingerea unuia din **obiectivele specifice ale Programului Operațional Regional 2007-2013**, și anume *Îmbunătățirea accesibilității Regiunilor și în particular a accesibilității centrelor urbane și a legăturilor cu zonele înconjurătoare*, **răspunzând astfel obiectivului strategic al POR**, ce constă în sprijinirea unei dezvoltări economice, sociale, echilibrate teritorial și durabile a Regiunilor României, corespunzător nevoilor lor și resurselor specifice, prin concentrarea asupra polilor urbani de creștere, prin îmbunătățirea condițiilor infrastructurale și ale mediului de afaceri pentru a face din regiunile României, în special cele rămase în urmă, locuri mai atractive pentru a locui, a le vizita, a investi și a munci.

Implementarea proiectului ce face obiectul cererii de finantare, alaturi de finalizarea tuturor investitiilor cuprinse in lista de proiecte din cadrul Planului Integrat de Dezvoltare al polului de crestere Craiova, vor contribui la atingerea unuia dintre obiectivele specifice ale Strategiei Naționale de Dezvoltare Regională a Planului Național de Dezvoltare respectiv, **creșterea rolului economic și social al centrelor urbane, printr-o abordare policentrică, pentru a stimula o dezvoltare mai echilibrată a regiunilor**.

În același timp, proiectul este în concordanță cu **Strategia de Dezvoltare Regională 2007-2013 a Regiunii Sud-Vest Oltenia**, contribuind la realizarea **obiectivului specific Creșterea atractivității regionale și dezvoltarea durabilă a regiunii prin îmbunătățirea infrastructurii, valorificarea zonelor urbane și a potențialului turistic**, răspunzând **priorității Modernizarea și dezvoltarea infrastructurii regionale, măsura Îmbunătățirea infrastructurii de transport, inclusiv cea transfrontalieră**.

Totodata, proiectul de fata reprezinta una dintra masurile stabilite prin Programul integrat de gestionare a calitatii aerului, elaborat de Agentia pentru Protectia Mediului Dolj, pentru implementarea Strategiei nationale privind protectia atmosferei, adoptata prin HG 586/2004, în conformitate cu Directiva Consiliului nr. 96/62/CE privind evaluarea și gestionarea calității aerului înconjurator, având în vedere faptul că, respectând criteriile de clasificare impuse de Uniunea Europeană, pe teritoriul României, municipiul Craiova este inclus în cadrul Sistemului național de evaluare și gestionare integrată a calității aerului. Astfel, fluidizarea traficului rutier greu si usor, local si de tranzit din municipiul Craiova, reducerea timpului datorat stationarii la semafoare si reducerea timpului de transport pentru persoanele ce se deplaseaza cu mijloace de transport propriu sau in comun, va contribui la reducerea valorilor emisiilor de noxe in aerul inconjurator si astfel va imbunatatii calitatea aerului si a vietii locuitorilor municipiului Craiova.

2.3.2 Contextul proiectului

Caile de transport si comunicatie joaca un rol determinant in dezvoltarea economica si sociala a unui teritoriu, in prezent o infrastructura de transport functionala reprezentand un factor de avantaj major in competitia regionala, nationala si internationala. Un alt aspect specific al acestui tip de infrastructuri este ca afecteaza nu numai comunitatea locala ci si pe cei aflati in tranzit, acesta reprezentand, intr-un fel, „cartea de vizita” a teritoriului respectiv.

Calitatea infrastructurii rutiere (volumul traficului, capacitatea de absorbtie, conditiile de suprafata, riscul de accidente, impactul asupra mediului) este necorespunzatoare in Romania, iar drumurile nu respecta, in general, standardele UE. Densitatea drumurilor publice modernizate (33,3 km/100 km² in 2004) este foarte mica in comparatie cu media Uniunii Europene (116km/100km² in 2002). Pe axele principale, sistemele rutiere sunt din ce in ce mai congestionate si nu pot face fata cerintelor actuale.

Transportul rutier joaca un rol important in dezvoltarea economiei, din punct de vedere al accesului, mobilitatii si circulatiei persoanelor si marfurilor, astfel, fara investitii urgente in retea de drumuri, cererea crescuta, generata de intensificarea activitatii economice si de traficul intern, va exacerba problemele existente si va incentiva dezvoltarea. Pe plan economic, transportul se analizeaza ca o faza inseparabila a productiei si desfacerii de marfuri sau servicii. Aprovizionarea cu utilaje, materii prime si materiale a diversilor agenti economici, cat si distribuirea ulterioara pana la nivelul consumatorilor este asigurata prin mijlocirea transporturilor.

Implementarea in teritoriu a unor noi obiective economice si dezvoltarea accelerata a zonei metropolitane Craiova, reclama dezvoltarea in paralel si a unor infrastructuri teritoriale specifice, printre care si infrastructura rutiera ce are menirea de a sustine aceasta dezvoltare si de a introduce in circuitul economic noi teritorii, prin conectarea lor la ansamblurile economice si sistemele de asezari deja existente, respectiv de a corecta deficientele si a spori valoarea economica a acestora.

Investitia propusa prin proiect se va desfasura in cadrul zonei metropolitane Craiova, zona compusa conform Planului Integrat de Dezvoltare pentru Polul de crestere Craiova din municipiul Craiova si 5 comune ce se incadreaza intr-un radius de 30 km imprejurul municipiului, distanta considerata optima pentru dezvoltarea spatiului periurban.

In prezent, zona metropolitana Craiova este compusa din municipiul Craiova si comunele: Mischii, Breasta, Ghercesti, Simnicu de Sus, si Pielesti si se intinde pe o suprafata de 41920 ha, reprezentand 5,6% din suprafata judetului Dolj iar limitele sale, la nivelul structurii actuale, sunt definite de vecinatatea cu urmatoarele comune:

- la nord, comunele Isalnita, Almaj, Goiesti, Bradesti si orasul Filiasi;
- la sud, comunele Malu Mare, Podari, Tuglui, Teasc si Calopar;
- la vest, comunele Bucovat si Cotofenii din Dos;
- la est, comunele Carcea si Robanesti.

La nivelul anului 2007, populatia unitatilor administrativ - teritoriale din Zona Metropolitana se prezinta astfel:

Nr. crt.	Unitatea administrativ-teritoriala	Populatia
1	Craiova	299.429 locuitori
2	Breasta	4.003 locuitori
3	Ghercesti	1.695 locuitori
4	Mischii	1.656 locuitori
5	Pielesti	3.554 locuitori
7	Simnicu de Sus	4.217 locuitori
8	Zona Metropolitana Craiova	316.602 locuitori
9	Judetul Dolj	734.231 locuitori

Conform datelor inregistrate la recensamantul din 2002, populatia curent activa a municipiului Craiova si a zonei periurbane a fost de 143.226 de persoane, ceea ce releva o rata de activitate de 42,16%, valoare foarte apropiata mediei judetului, mai ridicata in Craiova (42,4%) si spre deosebire de situatia la nivel regional, mai scazuta in mediul rural.

Structura populatiei pe sectoare de activitate se prezinta in felul urmatoar: 13,4% in sectorului primar, 35,8 in cel secundar si 50,9% in cel tertiar, valori care releva o economie relativ bine dezvoltata, cu un sector al serviciilor puternic.

Structura populatiei ocupate pe sectoare de activitate (%) in anul 2002

	Total	S1	S2	S3
Judetul Dolj	281.558	45,46	21,39	33,14
Zona periurbana	135.081	13,38	35,75	50,87
Municipiul Craiova	109.236	1,67	39,82	58,51
Breasta	1.856	71,34	13,79	14,87
Pielesti	1.628	64,31	19,47	16,22
Simnicu de sus	1.628	59,95	17,44	22,60
Ghercesti	613	62,32	20,55	17,13
Mischii	495	64,32	13,74	21,62

Dupa cum putem observa in tabelul de mai jos, gradul de ocupare al fortei de munca prezinta un trend relativ ascendent, numarul de angajati crescand considerabil la nivelul anilor 2006 si 2007, in special in comunele Pielesti si Ghercesti.

Populatia ocupata in perioada 2006-2007

Localitati din zona metropolitana	Nr. de angajati in 2006	Nr. de angajati in 2007
Craiova	96.834	104.188
Pielesti	285	349
Ghercesti	138	912
Simnicu de Sus	248	236
Mischi	82	82
Breasta	103	102

Pentru a evalua potentialul competitiv al Municipiului Craiova si al zonei sale metropolitane este necesara o analiza minutioasa a bazei antreprenoriale care sustine activitatile economice locale. Analiza pleaca de la distributia agentilor economici pe domenii de activitate, si mai apoi evalueaza activitatea firmelor prin prisma dinamicii numarului acestora, salariatilor angajati si a cifrei de afaceri.

Astfel, in municipiul Craiova, 41,2% din personalul angajat isi desfasoara activitatea in agenti economici cu peste 250 de salariati. Este vorba despre marile companii - Ford, Electroputere, MAT, companii din sfera exploatarilor gazeifere si petroliere si a retelor de distributie, regiile autonome in parte privatizate - CEZ Oltenia, din domeniul serviciilor - Spitalul Judetean, Universitatea din Craiova, supermarket-urile din partea de est si din partea de vest a orasului, s.a. Pentru comune se observa faptul ca personalul angajat isi desfasoara activitatea in unitati economice cu maxim 9 salariati. Exceptie face comuna Ghercesti, unde 95% din personalul angajat apartine unei mari companii de constructii metalice Pexrom Industries SA.

Conform unui Studiu privind identificarea obiectivelor prioritare de dezvoltare economica in vederea cresterii competitivitatii pe termen lung a economiei locale din municipiul Craiova, realizat la inceputul anului 2009, din punct de vedere teritorial, se remarca patru zone /concentrari economice distincte:

- 1) Zona cea mai densa in agenti economici, in general mari si mijlocii, cu un numar ridicat de personal angajat, este in estul municipiului. Se remarca profilul mecanic si electromecanic, a industriei alimentare (morarit-panificatie), tertiarul este bine dezvoltat prin agenti economici legati de transport, depozitare, comertul en gros si en detail, in mari magazine. Axa rutiera si feroviara, cu legaturi spre Bucuresti, ca si aeroportul Craiova, au favorizat aceasta concentrare industriala si de servicii.
- 2) Zona de nord, axata pe Calea Severinului, este mai fragmentata. Se remarca aici gruparea Isalnita cu profilul net industrial, respectiv termoenegie si chimie, o grupare pe raul Amaradia de la Simnicu de Sus, mai modesta, cu exploatare de petrol si gaze naturale,

complex avicol, constructii si o grupare de nord-vest, comuna Cernele, axata pe materiale de constructii;

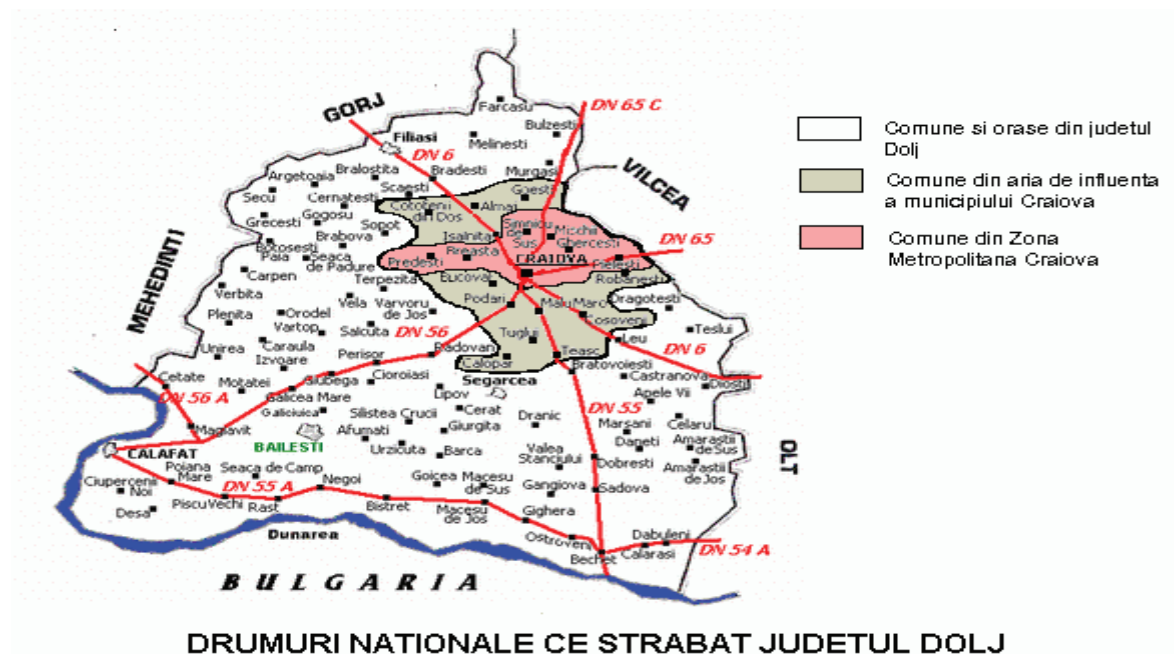
- 3) Gruparea vestica, mai restransa din cauza terenurilor mlastinoase din lunca Jiului, pe cuprinsul comunei Bucovat, axata pe industria usoara - pielarie, tricotaje si confectii.
- 4) O grupare sudica, favorizata de caile ferata si rutiera spre Calafat, aflata in sudul municipiului Craiova si in comuna Podari. Profilul este industrie usoara alimentara - zahar, ulei - si textila, ca si unitati de service auto.

In cadrul Regiunii de Dezvoltare Sud-Vest, judetul Dolj ocupa primul loc in ceea ce priveste lungimea totala a drumurilor publice (2.305 km, ceea ce reprezinta 21,99 % din lungimea totala a drumurilor publice din cadrul Regiunii de Dezvoltare Sud-Vest).

Analizata in context judetean retea de drumuri publice din Municipiul Craiova si zona periurbana a acestuia cu o lungime totala de 419,16 km se prezinta astfel:

- drumuri europene: 79,38 km, din care 13,13 km strazi in municipiul Craiova si pe o lungime de 17,66 km traverseaza alte localitati (41,5 % din lungimea totala a drumurilor europene - 191 km - din cadrul judetului Dolj);
- drumuri nationale: 36,31 km (6,5 km strazi in municipiul Craiova) din care pe o lungime de 19,8 km traverseaza localitati (8,5 % din lungimea totala a drumurilor nationale - 423 km - din cadrul judetului Dolj);
- drumuri judetene: 182,8 km (16,6 % din lungimea totala a drumurilor judetene - 1100 km - din cadrul judetului Dolj);
- drumuri comunale: 120,6 km (20,4 % din lungimea totala a drumurilor comunale - 591 km - din cadrul judetului Dolj).

Zona Metropolitana Craiova este strabatuta de urmatoarele drumuri nationale: DN65, DN65C, DN55, DN56A si DN6.



Lungimea strazilor din municipiul Craiova este de 378 km, din care lungimea strazilor modernizate este de 263 km. Din totalul acestora, distingem:

- drumuri europene: 13,13 km;
- drumuri nationale: 6,5 km strazi.

Pentru comunele din Zona Metropolitana, situatia este urmatoarea:

Denumire localitate	Drumuri comunale, judetene si nationale
Breasta	DJ 606 (7,450 Km); DJ 606 A (4,500 km); DJ 606 B (4,400 km); DC 80 (7 km); DC 83 (7 km)
Ghercesti	DJ 4 (9 km); DJ 641 (6 km);
Mischii	DN 65 4,9 km DJ 641 13,5 km DC 6,6 km
Pielesti	DN 65(E574) - 11 Km; DJ 641 - 7 Km; DC 87 - 5 Km; DC 1A - 6 Km
Simnicu de Sus	DN 605

Legatura zonei metropolitane cu judetul este asigurata in prezent de cele patru drumuri europene (DN 6 - E 70/E 79, DN 56 - E 79, DN 6 - E 70, DN 65 - E 574), de doua tronsoane de drumuri nationale (DN 55, DN 65 C) si de 14 tronsoane de drumuri judetene, principala axa rutiera ramanand DN 6 - E 70/E 79 si ramnificatiile acesteia DN 56 - E 79, DN 6 - E 70, DN 65 - E 574, care traverseaza zona de la vest spre est, sud si sud-est.

Pe **axa de transport Est-Vest**, municipiul este strabatut de o alta artera importanta a orasului, respectiv de **Calea Severinului, B-dul Nicolae Titulescu si Calea Bucuresti**, ce reprezinta artera principala ce face legatura intre cele doua zone industriale ale orasului si asigura calea de acces si iesire din oras catre E70 si E79, spre orasul Timisoara si spre Vest catre Aeroportul Craiova si capitala Bucuresti.

În prezent, municipiul Craiova se confrunta cu un nivel ridicat al poluarii aerului datorat in principal traficului auto, dar si activitatilor industriale reprezentate de termocentralele Craiova I si II si a altor activitati industriale. De asemenea nivelul de zgomot este destul de ridicat.

Un alt factor care contribuie la cresterea poluarii o reprezinta faptul ca imbracamintea asfaltica este deteriorata, intersecțiile nu sunt amenajate corespunzator ducand la ambuteiaje, poluarea aerului si fonica. De asemenea nu exista spatii amenajate pentru biciclisti circulatia acestora facandu-se pe carosabil ceea ce implica producerea de accidente si un disconfort pentru acestia tinand cont de faptul ca trebuie sa circule printre masini respectiv in noxele si zgomotul produse de acestea.

De asemenea Municipiul Craiova se confrunta cu o deficiente majora in gestionarea locurilor de parcare. Aceasta situatie se manifesta cu pregnanta in zonele aglomerate ale orasului, acolo unde sunt concentrate cea mai mare parte a institutiilor socio-culturale, administrative, bancare, de invatamant, a spatiilor comerciale, zonelor de recreere, etc. Prelungirea perioadelor de varf de trafic din timpul unei zile obisnuite, suprapusa cu deficitul de spatii de parcare, face ca numarul si durata ambuteiajelor din centrul municipiului si zonele imediat adiacente sa creasca sensibil.

Datorita traficului, nivelul poluarii este mare si in multe zone ale orasului, noxele depasesc limitele permise. Aceasta aglomerare si solicitare de locuri de parcare in aceasta zona este determinata de activitatea socio-economica culturala concentrata in acest spatiu.

Deoarece in zona centrala se constata fluxuri mari de pietoni care se suprapun peste fluxuri auto importante, traficul auto generand un impact negativ asupra regenerarii urbane si conservarii patrimoniului cultural istoric construit, aceasta zona va deveni pietonala si numai ocazional carosabila. In acest context, insuficienta unor spatii de parcare in imediata sa vecinatate va avea drept consecinta, in primul rand, incapacitatea riveranilor de a-si gasi un loc de parcare in apropierea locuintei, iar in al doilea rand, diminuarea gradului de accesibilitate in zona, atat pentru forta de munca angajata in cadrul institutiilor publice si private cat si pentru cei ce apeleaza la serviciile furnizate de catre acestea.

Datorita frecventei sporite a biciclistilor intalniti in trafic, riscul accidentarilor si al evenimentelor rutiere creste substantial. Prezentia bicicletelor laolalta cu participantii la trafic impune o atentie sporita din partea soferilor, ceea ce in conditiile unui trafic intens este greu de realizat.

Proiectul face parte dintr-o viziune mai larga stabilita conform **Planului Integrat de Dezvoltare Urbana a Polului de crestere Craiova** si anume cresterea competitivitatii economice pe termen lung si sprijin pentru dezvoltarea mediului de afaceri in zona metropolitana.

In acord cu acest Plan, la atingerea acestui obiectiv vor contribui alte investitii ce completeaza si sprijina proiectul ce face obiectul prezentei cereri de finantare dupa cum urmeaza:

Proiectul **„Construirea unui pasaj suprateran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova - Realizare pasaj denivelat suprateran peste intersectia de la km 0 al municipiului Craiova in vederea preluarii traficului auto pe E70, respectiv str. Calea Bucuresti-bvd. Nicolae Titulescu”** vizeaza cresterea mobilitatii populatiei si persoanelor aflate in tranzit cat si fluidizarea traficului de marfuri si capital pe relatia Nord-Sud a municipiului, a doua axa de transport importanta pentru dezvoltarea economica a zonei metropolitane Craiova. Aceasta axa de transport, respectiv B-dul Carol I, str. Aries, str. Al. Macedonski, Calea Unirii si str. Nicolae Romanescu, leaga doua tipuri de transport cu puternic impact economic asupra zonei metropolitane si anume transportul feroviar si cel naval. Astfel, la Nord se afla Gara Craiova iar la Sud, artera facilitand accesul catre DN 55 Craiova - Bechet si DN 56 Calafat - Vidin, cele doua puncte de granita spre Bulgaria.

Proiectul **“Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova -Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries”** ce presupune modernizarea si dezvoltarea infrastructurii rutiere urbane si imbunatatirea accesibilitatii locale si regionale, a mobilitatii populatiei metropolitane, a bunurilor si serviciilor in vederea cresterii competitivitatii economice si dezvoltarii mediului de afaceri in cadrul Polului de crestere Craiova.

Proiectul **„Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele 2 platforme industriale ale Polului de crestere Craiova”** presupune reabilitarea a 11 km de cale simpla de tramvai pe cinci tronsoane aflate pe Calea Bucuresti - Calea Severinului, reabilitarea caii de rulare a tramvaiului in lungime de 3 km pe portiunea Bld. Decebal - Pod Electroputere - str. Caracal si realizarea unui sistem de management de trafic pe Calea Bucuresti - Bvd. Nicolae Titulescu - Calea Severinului, sistem ce va permite fluidizarea traficului pe cele mai importante artere de circulatie din municipiu, preluand traficul usor care se deplaseaza pe directiile Bucuresti - Craiova - Drobeta Turnu Severin. Acest proiect descrie modul de fluidizare a traficului pe aceasta axa, prin introducerea unui sistem inteligent de management al traficului in intersectiile semaforizate de pe traseu si eventual modificarea sensurilor de circulatie pe strazile care converg pe acest traseu. Pentru optimizarea traficului si realizarea unei semaforizari conforme cu normele europene si care sa permita identificarea in timp real a valorilor de trafic, comunicarea intre intersectii, modificarea in functie de valorile de trafic a timpilor de semaforizare pentru o buna fluenta a circulatiei autovehiculelor si o echipare cu sisteme moderne si rezistente in timp, s-au prevazut lucrari pentru 16 intersectii semaforizate.

Proiectul **„Amenajare parcare subterana in zona Teatrului National”** ce presupune modernizarea si dezvoltarea infrastructurii rutiere urbane si imbunatatirea accesibilitatii locale si regionale, a mobilitatii populatiei metropolitane, a bunurilor si serviciilor in vederea cresterii competitivitatii economice si dezvoltarii mediului de afaceri in cadrul Polului de crestere Craiova prin imbunatatirea infrastructurii publice prin: crearea a 619 locuri de parcare, din care 586 pentru autoturisme si 33 pentru motociclete si instalarea de prize electrice pentru aproximativ 40% din totalul locurilor de parcare și dotarea parcării cu echipamente/borne de reincarcare a acumulatorilor autoturismelor electrice pentru masinile care folosesc sursa de alimentare curentul electric, conducand astfel la un consum mai mic de carburant si diminuarea emisiilor de noxe care afecteaza centrul orasului prin numarul considerabil de autoturisme care il tranziteaza zilnic.

Proiectul **“Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Sud - Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova”** ce consta in imbunatatirea accesibilitatii locale a fortei de munca catre platformele industriale ale polului de crestere Craiova, a mobilitatii agentilor economici, populatiei metropolitane si a bunurilor si serviciilor in vederea cresterii competitivitatii economice si dezvoltarii mediului de afaceri din Zona Metropolitana Craiova, ca urmare a reabilitarii si modernizarii str. Bariera Valcii, str. Caracal si str.Raului.

Proiectul Bvd. Decebal si Bvd. Dacia au fost reabilitate si modernizate prin proiectul „Fluidizarea traficului rutier in municipiul Craiova, pe axa de transport Est - Vest prin reabilitarea Bvd. Decebal - Dacia”, proiect implementat in cadrul POR 2007 - 2013, Axa 2 - Îmbunătățirea infrastructurii de transport regionale și locale. Proiectul si-a propus reabilitarea Bvd. Decebal si a Bvd. Dacia cu scopul de a imbunatatii conditiile de trafic in zona de Nord a orasului, pe axa de transport Est - Vest, dintr-o zona industrială a orasului in alta, pentru a asigura o legatura eficienta cu drumurile nationale si interjudetene si, de asemenea, pentru a crea o ruta ocolitoare departe de zona centrala a orasului pentru o parte din vehiculele usoare ce tranziteaza in prezent centrul municipiului.

In ceea ce priveste transportul urban, respectiv cresterea calitatii si eficientei sistemului de transport public, Primaria Municipiului Craiova este implicata in implementarea proiectului **MODERN - MObility, Development and Energy use ReductioN - Mobilitate Dezvoltare si Reducerea Consumului de Energie ce se implementeaza prin Programul CIVITAS PLUS**. In cadrul proiectului, Municipiul Craiova are functia de coordonator de proiect si are drept parteneri la nivel local, Regia Autonoma de Transport si Institutul de Proiectari Automatizari SA. Proiectul numara deasemenea alti 26 de parteneri ce reprezinta municipalitati din Brescia - Italia, Vitoria Gasteiz - Spania, Coimbra - Portugalia si Ostrava - Republica Ceha, companii de transport public si o combinatie adecvata si complementara a altor competente ale agentilor publice, institute de cercetare si companii private, unitati suport din Belgia si Italia.

Scopul proiectului consta in reducerea poluarii generate de transport, implementarea unor masuri de reducere a consumului de energie si respectul pentru mediu. Prin intermediul acestui proiect se doreste in aceasi masura, cresterea calitatii si eficientei sistemului de transport public (din punct de vedere al mediului si al serviciilor) si limitarea folosirii inutile a energiei si promovarea folosirii de combustibili ecologici din partea cetatenilor. Dezvoltarea dotarilor tehnologice ale oraselor ca suport pentru politici de management al mobilitatii din ce in ce mai inteligente si diminuarea numarului de accidente pe sosele constituie alte obiective principale ale proiectului MODERN.

Masurile propuse in cadrul proiectului vor fi sustinute prin achizitionarea de piese - motoare diesel pentru adaptarea biodiesel a autobuzelor RAT conform cerintelor si recomandarilor Uniunii Europene, choppere pentru un numar total de noua tramvaie cu scopul reducerii consumului de energie electrica cu aproximativ 40%, sisteme GPS si GPRS, e-ticketing si panouri electrice ce vor contribui la fluidizarea traficului, optimizarea traseelor RAT, imbunatatirea serviciului de transport public, informarea calatorilor in timp real si scaderea numarului de calatori fraudulosi. De asemenea, se vor mai achizitiona si camere de supraveghere video cu conectare la RAT, cu scopul cresterii securitatii cetateanului, bariere de acces si pentru parcare necesare accesului in zona verde a orasului realizata ulterior prin studii adecvate.

Sistemul de GPS ce va fi implementat prin proiectul MODERN, este prevazut pentru linia de tramvai Calea Bucuresti - Bvd. Nicolae Titulescu - Calea Severinului, artera pe care va fi amplasat proiectul ce face obiectul prezentei cereri de finantare si al proiectului „Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele 2 platforme industriale ale Polului de crestere Craiova”, **proiecte ce vor fi corelate astfel incat sa se asigure cea mai buna functionalitatea a sistemelor prevazute a fi implementate si sa contribuie la fluidizarea atat a traficului rutier auto cat si a celui generat de mijloacele de transport in comun.**

Astfel, aceste proiecte mentionate mai sus, prin obiectivele propuse spre realizare si amplasarea lor pe cele mai importante artere rutiere ale municipiului, se inter-relioneaza si conduc impreuna la modernizarea si dezvoltarea infrastructurii rutiere cu impact direct asupra cresterii competitivitatii economice a polului de crestere.

2.3.3. Justificarea necesitatii implementarii proiectului

Aderarea la Uniunea Europeana, accesul Romaniei la Piata Unica Europeana si accesul la coridoarele de transport Vest - Europene precum si la sudul si estul Europei genereaza valori ridicate de trafic care nu pot fi suportate de infrastructurile de transport sub-dezvoltate in termeni calitativi si de capacitate de transport si presupun totodata o crestere semnificativa a fluxurilor comerciale. Acest aspect obliga fiecare municipalitate care are in responsabilitate intretinerea de drumuri urbane sa le aduca la standardele europene si sa le integreze in circuitul economic european.

Polul de crestere Craiova poseda un important potential de pozitie, datorita situarii sale pe traseul celor mai importante cai de transport (atat rutiere cat si feroviare), ce asigura legatura dintre Capitala si vestul tarii, a arealului carpatic cu spatiul balcanic.

Craiova detine poate cel mai pregnant "loc central" dintre toate marile centre urbane ale tarii. In acest context, au fost definite in cadrul Planului Integrat de Dezvoltare Urbana 6 obiective strategice ce vor contribui la cresterea accesibilitatii inspre si dinspre Polul de crestere Craiova, cresterea competitivitatii economice si dezvoltarea mediului de afaceri al Polului de crestere Craiova, asigurarea unor servicii publice de calitate in Zona Metropolitana Craiova, cresterea calitatii vietii locuitorilor polului de crestere Craiova si imbunatatirea infrastructurii de transport locale ce va conduce la dezvoltarea infrastructurii regionale si nationale de transport.

Trama stradala a polului de crestere Craiova este o mostenire a dezvoltarii din trecut precum si a celei de actuale, aceasta reprezentand „osatura” dezvoltarii entitatii urbane. Rolul de baza al tramei stradale in contextul dezvoltarii urbanistice il reprezinta realizarea accesului peste care se suprapun o serie de functii secundare:

- suprapunerea peste anumite strazi, a unor drumuri publice care tranziteaza localitatile;
- transpunerea de-a lungul aliniamentului acestora a infrastructurilor edilitare (retea apa curenta, retea canalizare, retea distributie gaz metan, energie electrica, telefonie);
- loc de stationare si parcare a mijloacelor rutiere de transport.

In urma **analizei SWOT a situatiei existente**, la nivelul tramei stradale a polului de crestere Craiova cat si in plan economic, realizata in cadrul Planului Integrat de Dezvoltare, se pun in evidenta urmatoarele **disfunctionalitati**:

- lipsa de coerență a sistemului stradal de categoria I-a si a II-a ceea ce nu permite organizarea judicioasa a circulatiei. Acest aspect se evidentiaza mai ales in partea centrala a polului de crestere, unde traversarea acestuia pe directia nord-sud-est se realizeaza cu dificultate;
- prezenta unor intersectii neamenajate care conduce la timpi mari de tranzitare a anumitor zone si care ingreuneaza, astfel desfasurarea traficului;
- dese blocaje ale traficului datorate unei necorelari de semaforizare a intersectiilor relevante pentru trafic, in special in zona centrala, la intersectia Bvd. Calea Bucuresti cu str. Carol I cat si la km 0 al municipiului Craiova;
- prezenta unor intersectii cu relatii multiple in care se produc frecvente ambuteaje, de exemplu Str. Caracal, bvd. Decebal, Calea Severinului - B-dul Dacia;
- lipsa unui inel rutier central la nivelul municipiului cu rol de preluare a traficului extern si distributie eficienta la nivelul zonei centrale;
- legaturi rutiere cu impact economic slab dezvoltate.

Plecand de la aceste disfunctionalitati, se evidentiaza urmatoarele **nevoi** in ceea ce priveste dezvoltarea infrastructurii rutiere in cadrul polului de crestere Craiova cu impact direct asupra imbunatatirii/stimularii initiativelor antreprenoriale:

1. crearea de facilitati si premise de dezvoltare ale mediului de afaceri prin reabilitarea de strazi cu grad mare de uzura care asigura legatura polului de crestere cu principalele artere rutiere nationale si europene;
2. cresterea accesibilitatii catre zonele cu potential economic, respectiv catre cele 2 platforme industriale ale polului de crestere: platforma de Nord - Vest si platforma de Sud - Est;
3. reabilitarea infrastructurii rutiere ce face legatura intre cele doua zone industriale importante ale polului de crestere Craiova, respectiv Nord - Vest si Nord - Sud-Est;
4. fluidizarea traficului in zona centrala a orasului prin construirea a 2 pasaje care sa conduca la rezolvarea problemelor legate de micșorarea timpilor de tranzitare a zonei centrale, de scaderea numarului de accidente rutiere cat si de imbunatatirea conditiilor de trafic in zona metropolitana.

De asemenea, **Planul Urbanistic General al municipiului Craiova** propune modificari importante in trama stradala existenta, prin deschiderea de noi artere de circulatie, largirea unor strazi existente si realizarea a 2 pasaje, unul suprateran si unul subteran, acordand astfel prioritate arterelor de importanta majora.

Actuala trama stradala a polului de crestere Craiova este folosita atat de operatorii de autovehicule cat si de cei ai mijloacelor de transport in comun, ambii operatori fiind beneficiarii directi al prezentei retele de transport si ale viitoarelor investitii prevazute pentru modernizarea, reabilitarea sau extinderea sa. In contextul in care, oraşul cuprinde în principal 4 platforme industriale puternic conturate și anume:

- zona industrială Sud-Est cu întreprinderi de nivel național ca Electroputere, Întreprinderea de Utilaj Greu, MAT SA, Ford, etc.
- zona de nord-vest (Cernele);
- zona Ișalnița
- zona CET II

putem afirma ca majoritatea rețelilor rutiere au fost create pentru a asigura mobilitatea populației in general dar si a fortei de munca angajata pe aceste platforme industriale. Din totalul forței de muncă ce se compune din 98.560 persoane, 36.202 persoane lucrează în industrie, 23.562 persoane lucrează în comerț, în administrația publică lucrează 3.401 persoane, 8.139 în învățământ și 7.647 persoane în sănătate și asistență socială. Astfel, putem afirma ca procentajul cel mai mare se regăsește in domeniul industriei ceea ce presupune un numar ridicat de persoane ce vor utiliza rețele de transport ce leaga cele mai importante zone industriale ale municipiului respectiv, Platforma de Nord-Vest si cea de Sud-Est.

RETEAUA DE TRANSPORT PUBLIC - CARACTERISTICI

Transportul public de călători în Municipiul Craiova, este asigurat în prezent de doi operatori. Operatorul principal este RAT Craiova, care dispune ca mijloc principal de transport, de o rețea de linii de tramvai, completată cu o rețea de linii de autobuze. Operatorul secundar este firma SC Frații Bacriz, care dispune de un parc de microbuze și autobuze, care circulă în paralel cu autobuzele RATC, pe aceleași trasee, cu mici excepții.

Indicatori* ai activitatii de transport în comun

	Tramvaie	Autobuze
Lungimea rețelei de transport	34,4 km cale simplă	20 km traseu (inclusiv Bacriz)
Parcul inventar din dotare	37 buc	142 buc. autobuze medii 44 buc. microbuze
Numărul de călători transportați anual	24.580.100 călători	46.560.700 călători

* Indicatori rezultati din datele culese de INCERTRANS S.A. de la operatorul de transport RAT Craiova la care s-au adăugat datele obținute din sondajele de circulație, făcute pe rețeaua de transport în comun, de către INCERTRANS S.A. la nivelul anului 2008

Rețeaua de transport în comun a Municipiului Craiova are următoarea configurație:

- linie inelară de autobuze, care leagă Craiovița Nouă cu Gara, cu Pasajul Electro, cu zona industrială de Est, cu Str.Caracal, cu Parcul Romanescu și cu Str. Brestei.
- Mai multe linii de autobuz cu caracter radial - concentric.
- linie de tramvaie, pe direcția E-V, compusă din patru tronsoane caracteristice si care preia 3 trasee si anume:
 - 100 PECO Severinului - Pasaj Electroputere
 - 101 CLF - Pasaj Electroputere - Daewoo
 - 102 TERMO - Pasaj Electroputere - Daewoo

PROFIL ECONOMIC SI INDUSTRIAL

Incepand cu anii 1960, orasul Craiova a devenit un puternic centru industrial, prin aparitia si dezvoltarea industriei constructoare de masini si utilaje, de avioane, industria chimica, alimentara, usoara, a materialelor de constructii, industria electrotehnica, industria extractiva si cea energetica, industrii care se pastreaza si functioneaza si in momentul prezent. Din acel moment si pana in prezent, aceste industrii s-au dezvoltat in zona de Nord-Vest, respectiv, zona de Sud-Est a orasului,

formand astfel cele doua mari platforme industriale reprezentative pentru economia polului de crestere Craiova.

In acest context, cele mai importante investitii propuse pentru cresterea competitivitatii economice a polului de crestere sunt direct legate de dezvoltarea accesibilitatii catre cele 2 platforme industriale ale zonei metropolitane, respectiv: **platforma industrială de Sud - Est** (ce reprezinta zona de referinta a proiectului de fata) si **platforma industrială de Nord - Vest**.

Platforma industrială de Sud-Est, are un important potential economic, si un caracter preponderent industrial dar si cu functiuni de invatamant superior tehnic (Facultatea de Automatica, Electrotehnica, Mecanica, Electromecanica) strict legate de zona industrială aferenta specialitatii tehnice (Electroputere, IUG, Ford, MAT, TUFON). Agentii economici din aceasta zona desfasoara activitati in special in domeniul industrial, respectiv, in domeniul productiei de motoare, generatoare si transformatoare electrice dar si in domenii precum consultanta, service, productie utilaje de panificatie, depozit de materiale, constructii si vanzari betoane etc.

Zona se evidentiaza prin existenta Aeroportului International, in curs de dezvoltare si extindere, cu zone de cargo si logistice ce va avea un impact important asupra intregii zone prin prisma dezvoltarii economico-sociale si a infrastructurii reliefate si prin investitiile propuse conform planurilor anexate. La sustinerea necesitatilor de dezvoltare a zonei contribuie si Parcul Industrial si cele doua incubatoare de afaceri aflate in zona cat si zonele de comert (Supermarket Selgros, Metro). Zona este de asemenea puternic avantajata de prezenta in partea de Sud-Est a Uzinelor Ford, o investitie strategica extrem de importanta, avand in vedere ca vor deveni un motor al dezvoltarii economice a polului de crestere, al cresterii calitatii vietii si fortei de munca, generand astfel dezvoltarea de industrii orizontale.

Disfunctionalitati in cadrul zonei de interventie Sud - Est

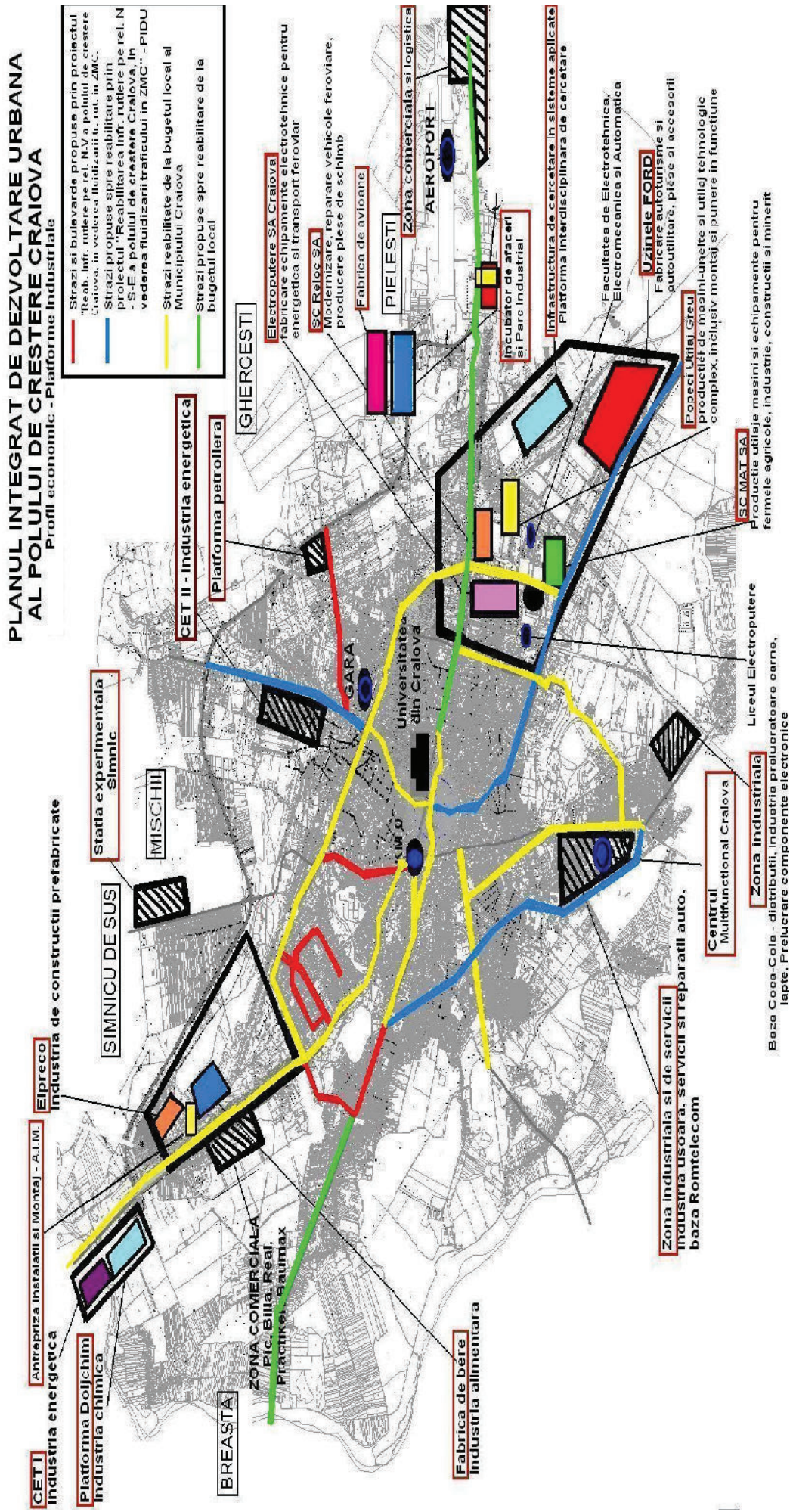
- degradarea si incapacitatea infrastructurii actuale de transport;
- fractionarea traficului prin puncte critice (intersectii supraaglomerate);
- trafic discontinuu cu frecvente blocaje rutiere;
- transport in comun degradat si imbatranit;
- mobilitate redusa sau insuficienta a fortei de munca din zonele adiacente catre zona industrială si Aeroport in conditiile dezvoltarii traficului de marfuri si calatori.

Principalele nevoi ale zonei:

- fluidizarea traficului intre cele 2 platforme industriale ale polului de crestere prin reabilitarea arterelor de importanta strategica pe axele Est - Vest si Nord-Sud-Est in vederea dezvoltarii economice si sprijinirii mediului de afaceri;
- construirea unei centuri ocolitoare pe latura de sud a orasului. Aceasta nevoie a pornit in aceasi masura si de la necesitatea companiei Ford de a crea o infrastructura rutiera care sa preia cele aproximativ 300 de camioane ce vor sosi zilnic pentru a descarca componente si materiale in fabrica. Ca efect al localizarii furnizorilor in zona, acest volum de camioane va creste.
- asigurarea unei infrastructuri de transport in comun care sa conduca la cresterea mobilitatii fortei de munca catre cele doua platforme industriale ale polului de crestere. Aceasta necesitate a fost identificata si de Fabrica Ford ce a solicitat Primariei Municipiului Craiova imbunatatirea serviciilor de transport in comun cu tramvaiul si autobuzul cat si mutarea si construirea unor statii de tramvai si autobuz care sa faciliteze si sa asigure accesul angajatilor catre fabrica;
- o alta nevoie identificata de catre Ford este si reabilitarea strazii Caracal cu scopul fluidizarii traficului;
- reabilitarea liniei de tramvai cu impact deosebit asupra cresterii mobilitatii fortei de munca catre cele 2 platforme industriale.

Ghidul Solicitantului

Formular standard B - Cerere de finanțare proiect



Necesitatea realizării acestui proiect rezida din dificultățile tot mai mari întâmpinate de participanții la traficul rutier în tranzitarea arterelor rutiere ale orașului. Aceste dificultăți îi au originea atât în creșterea spectaculoasă a parcului auto rezident în municipiul Craiova (respectiv al numărului de autovehicule aparținând persoanelor fizice juridice), cât și în imposibilitatea modificării corespunzătoare a tramei stradale existente.

Referitor la reabilitarea sistemului de alimentare a tramvaielor și modernizarea stațiilor de redresare sunt de menționat următoarele aspecte care evidențiază necesitatea și oportunitatea intervențiilor care sunt stabilite prin proiect:

▫ Din anul 1987, anul inaugurării transportului public cu tramvaiul în Craiova, nu au mai fost executate lucrări de intervenții la cablurile de alimentare în curent continuu și nici la cele în curent alternativ, situație care a dus la avarii repetate la cablurile îngropate, precum: străpungeri ale izolației cablurilor și la capetele terminale din cofrete din cauza supraîncălzirii. Aceste cabluri au durata normată de funcționare expirată.

▫ Mai multe deficiente s-au constatat în centrele de alimentare a 2-3 din stația de redresare 2 (și centrele a3-5 și a3-6 din stația de redresare nr. 3, care nu fac însă obiectul prezentului proiect)

▫ Avariile din sistemul de alimentare a tramvaiului au condus la depășirea căderii de tensiune în firul de contact și în șină, creând probleme în exploatare.

Sunt deci necesare și oportune intervențiile de înlocuire a cablurilor, atât a celor de alimentare în curent continuu și alternativ cât și a rețelei de contact, precum și reabilitare/modernizare a stațiilor de redresare și a centrelor/punctelor de alimentare a rețelei de contact.

Se vor realizări de spații de parcare pe tronsonul cuprins între intersecția cu str. Sărarilor și intersecția cu str. Grigore Pleșoianu, mai precis în zona blocurilor T5 T6 și respectiv între Poarta 1 Electroputere și breteaua de coborâre la Pasajul Electroputere.

Având în vedere ideea unor viitoare reglementări, pe care le au în vedere autoritățile locale, privind accesul autovehiculelor în zona centrală a municipiului și reducerea emisiilor poluante la nivel de municipiu, se vor stabili măsuri concertate de încurajare a utilizării în trafic a unor vehicule nonpoluante, a vehiculelor cu motoare electrice sau hibride. În acest sens, se are în vedere ca pentru spațiile de parcare adiacente părții carosabile a străzii Calea București să se instituie reglementări privind parcare vehiculelor cu motoare termice și respectiv rezervări de locuri pentru parcare vehiculelor nonpoluante.

Tot în sensul sprijinirii utilizării în trafic, într-o măsură tot mai mare, a vehiculelor nonpoluante se vor realiza puncte de reîncărcare rapidă pentru vehiculele cu tracțiune electrică sau mixtă. Aceste puncte de reîncărcare, pentru fiecare din parcări, vor trebui să asigure, la început, posibilitatea de reîncărcare a acumulatorilor pentru un număr de 20% din totalul autoturismelor din fiecare parcare, iar pentru viitor să permită posibilitatea extinderii capacității de reîncărcare pentru 50% din numărul locurilor din parcare.

Necesitatea creării unor piste pentru biciclete rezidă din creșterea gradului de aglomerație a traficului rutier și din tendința generală de trecere la modalități de transport alternative. Transportul cu bicicleta va constitui o alternativă tot mai uzitată și în același timp ecologică de transport în zonele urbane extrem de aglomerate. În consecință, crearea de piste pentru biciclete pe principala arteră rutieră a municipiului pe relația Est-Vest, reprezentată de str. Calea București (sectorul de drum cuprins între intersecția cu bv. Carol I și intersecția cu bv. Decebal) - bv. Nicolae Titulescu - str. Calea Severinului (sectorul de drum cuprins între intersecția cu str. Maria Tănase și intersecția cu bv. Dacia), va facilita un transport ecologic, alternativ celui existent, pe cea care este probabil cea mai aglomerată arteră rutieră ale orașului.

Referitor la reabilitarea carosabilului străzii Calea București, sectorul de drum cuprins între bv. Carol I și primul pasaj de trecere denivelată peste calea ferată din cart. Lăpuș se reliefează următoarele aspecte, din punct de vedere al necesității și oportunității intervențiilor:

▫ În prezent îmbrăcămintea rutieră pe Calea București este deteriorată pe toată lungimea sectorului supus intervențiilor, în special din cauza fenomenului de îmbătrânire a lianților bituminoși din

mixturile asfaltice. Îmbrăcămintea din mixturi asfaltice prezintă fisuri, faianșări și, local, chiar desprinderi de material în jurul unor guri de preluare a apelor pluviale sau cămine de vizitare.

▫ Degradări accentuate ale îmbrăcămintei rutiere asfaltice sunt situate și în vecinătatea căii de rulare a tramvaielor, unde din cauza neefectuării la timp a reparațiilor la calea de rulare (aceasta urmând a fi reabilitată în cadrul proiectului "Modernizarea infrastructurii de transport în comun pentru fluidizarea traficului forței de muncă între cele două platforme industriale ale polului de creștere Craiova"), au apărut infiltrații ale apelor meteorice pe sub dalele prefabricate. De asemenea, din cauza transmiterii vibrațiilor de la calea de rulare a tramvaielor, au apărut cedări ale materialului rutier, rupturi, prăbușiri locale, etc. Degradările carosabilului generate de transmiterea vibrațiilor sunt în general longitudinale, în zona adiacentă căii de rulare a tramvaielor, fisurile propagându-se însă și în masa stratului de uzură.

▫ Refacerea îmbrăcămintei asfaltice este în acest caz o necesitate pentru asigurarea unor condiții de trafic cât mai bune, respective a siguranței în trafic, prin reducerea fenomenelor de pendulare a vehiculelor și ocolire a zonelor degradate, creșterea confortului în trafic și a vitezei medii de deplasare, reducerea aglomerării și ambuteiajelor auto, și implicit reducerea emisiilor poluante.

Reprezentând una dintre cele mai importante investiții din ultimii ani din cadrul polului de creștere Craiova, Uzinele Ford au devenit în acest moment un motor al dezvoltării economice prin industria pe orizontală pe care o induce, al creșterii calitatii vieții și forței de muncă, al dezvoltării sociale prin reducerea somajului și al mediului de afaceri prin contractele multiple ce se vor încheia la nivel regional și al zonei metropolitane. În aceste condiții, reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere în vederea fluidizării traficului de marfuri și persoane devine un factor de importanță maximă pentru dezvoltarea polului de creștere și un sprijin pentru investiția Ford.

În Planul Strategic de Dezvoltare al companiei Ford, pentru perioada 2010 - 2013, dezvoltarea infrastructurii de transport reprezintă de asemenea, una din condițiile esențiale în atingerea obiectivelor strategice de dezvoltare ale companiei, respectiv: creșterea volumului de producție și introducerea de capacități de producție adiționale.

În urma sondajelor realizate de către INCERTRANS S.A. la nivelul anului 2008, s-a constatat că principalele cauze ale perturbărilor în traficul urban o reprezintă, aglomerările existente în traficul rutier pe străzile Municipiului Craiova în timpul orelor de vârf, starea mijloacelor de transport în comun și starea drumurilor (problemele legate de infrastructură), semnalându-se clar necesitatea:

- lucrărilor de îmbunătățire a infrastructurii rutiere din Municipiul Craiova,
- realizarea locurilor de parcare;
- realizarea de piste de biciclete

Reiese în mod evident necesitatea reabilitării și modernizării infrastructurii rutiere aferente proiectului "**Dezvoltarea transportului ecologic în municipiul Craiova**" ce va avea un impact pozitiv asupra mediului înconjurător prin reducerea emisiilor de noxe.

În acest context, dezvoltarea infrastructurii rutiere reprezintă una din măsurile Primăriei Municipiului Craiova ca premisa de susținere a mediului de afaceri în vederea dezvoltării capacității de producție a acestora, urmărindu-se astfel, **creșterea competitivității economice în cadrul polului de creștere.**

2.3.4 Potențialii beneficiari ai proiectului

Grup tinta:

Locuitorii polului de creștere Craiova. Grupul tinta pe care proiectul „Dezvoltarea transportului ecologic din municipiul Craiova” îl vizează este reprezentat de locuitorii **locuitorii Zonei Metropolitane Craiova** în număr de **316.602**. Aceștia vor beneficia de reabilitarea și modernizarea infrastructurii de transport urbane, ce presupune îmbunătățirea accesibilității locale, a mobilității forței de muncă și a populației în general, a bunurilor și serviciilor, în vederea creșterii competitivității economice și îmbunătățirii calitatii vieții locuitorilor din Craiova. Astfel, putem afirma că **locuitorii Zonei Metropolitane Craiova** vor beneficia de această investiție, în condițiile creșterii traficului rutier și a numărului de deținători de autoturisme, va asigura o mai bună sistematizare a circulației, o creștere a vitezei medii de traversare a zonei, inclusiv pentru autovehiculele de transport public în comun, reducerea semnificativă a punctelor conflictuale din trafic și situațiilor de risc de producere a unor evenimente rutiere, reducerea nivelului de poluare a aerului și a poluării fonice, iar în final o îmbunătățire a gradului de confort urban în zona de

impact.

Beneficiari directi:

Municipiul Craiova. Beneficiarul direct al investitiei propuse prin prezenta cerere de finantare este Municipiul Craiova, solicitantul prezentei cereri de finantare si responsabilul intretinerii intregii infrastructuri ce se va obtine prin implementarea proiectului.

Populatia detinatoare de autovehicule. La nivelul anului 2009, municipiul Craiova inregistra aproximativ **91.000 de autoturisme inmatriculate**. Dintre toate categoriile de beneficiari mentionati, populatia detinatoare de vehicule va obtine cele mai mari beneficii in urma implementarii proiectului. Realizarea proiectului va genera pentru aceasta categorie, conditii mai bune si mai sigure de trafic, costuri reduse de operare, timp de calatorie semnificativ redus si viteza de deplasare sporita in zona de Nord-Est, zona industriala cu puternic impact economic asupra Zonei Metropolitane Craiova.

Operatorii de mijloace de transport public in comun/persoane ce utilizeaza mijloace de transport public in comun.

Operatorii de mijloace de transport public in comun/persoane ce utilizeaza mijloace de transport public in comun vor beneficia de redesenarea geometriei intersectiilor prin crearea de benzi suplimentare auto in zona spatiilor de stocaj la semafoare.

Transportul cu tramvaiul va beneficia de avantajul preluarii si coordonarii traficului auto de catre sistemul de management de trafic implementat prin proiectul **Realizare Sistem de Management Traficului pe Calea Bucuresti - B-Dul Nicolae Titulescu - Calea Severinului**.

Pe sectorul pasajul Electroputere, intersectie Sararilor, prin crearea unor spatii de parcare adiacente carosabilului se va diminua traficul stationar din sectorul respectiv de drum, cresterea fluentei traficului, ca rezultat direct, fiind un avantaj general pentru toti participantii la trafic, inclusiv pentru transportul public de calatori.

Realizarea pistelor de biciclete va stimula utilizarea unui transport alternativ, facil si ecologic care va contribui intr-o oarecare masura la descongestionarea traficului si la reducerea emisiilor de noxe generate de motoarele cu ardere interna.

De asemenea dotarea noilor spatii de parcare cu prize de recharge electric pentru acumulatorii vehiculelor cu motoare electrice sau hibrid vine in sprijinul atingerii obiectivelor Strategiei de Dezvoltarea a Municipiului Craiova referitoare la protejarea mediului prin stimularea utilizarii unor vehicule non-poluante.

Fora de munca. Conform datelor obtinute de la INS-Dolj, în anul 2007, forța de muncă se compune din **98.560 persoane**, din care 36.202 persoane lucrează în industrie. În comerț lucrează 23.562 persoane, în administrația publică lucrează 3.401 persoane, 8.139 în învățământ și 7.647 persoane în sănătate și asistență socială.

Analizand aceste informatii, putem observa ca cel mai mare procentaj il detin persoanele ce lucreaza in industrie. In municipiul Craiova, industria este reprezentata de marile intreprinderi ce isi gasesc amplasamentul pe cele doua platforme industriale respectiv, Nord si Sud - Est, reabilitarea si modernizarea celor 3 strazi asigurand o mai buna mobilitate a fortei de munca ce utilizeaza mijloace de transport public si in comun.

Beneficiari indirecti:

Agentii economici. Conform datelor statistice puse la dispozitie de Directia Regionale de Statistica Dolj, la nivelul anului 2007 municipiul Craiova numara **10.969 agenti economici**. Astfel, este de asteptat ca implementarea proiectului sa genereze un impact pozitiv asupra activitatii economice desfasurata de catre acestia, in conditiile in care fluidizarea traficului in zona de Est-Vest va creste gradul de dezvoltare a acesteia, va sprijini investitiile importante din cadrul polului de crestere si va trezi interesul altor investitori pentru amplasarea afacerilor in aceasta zona. De asemenea, trebuie luata in considerare si dezvoltarea activitatilor generate de cresterea traficului. Prin fluidizarea traficului vor avea de castigat firmele si societatile din Vest-Est, intrucat acestea vor deveni mai accesibile atat pentru clientii lor cat si pentru forta de munca angajata.

2.3.5 Activitatile proiectului

A. ACTIVITATI DESFASURATE INAINTE DE DEPNAREA CERERII DE FINANTARE

1. Elaborare documentatii de proiectare

În conformitate cu prevederile OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare, Municipiul Craiova, în calitate de autoritate contractantă, a efectuat toate etapele procesului de achiziție publică pentru atribuirea contractului de servicii pentru elaborarea expertizei tehnice, documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii, studiilor de teren, studiului de circulatie, ACB, PT + PAC + DDE, DTAC pentru dezvoltarea transportului ecologic in municipiului Craiova.

Prin bugetul local de venituri și cheltuieli al municipiului Craiova, au fost alocate fonduri pentru elaborarea documentatiei de proiectare pentru „Dezvoltarea transportului ecologic in municipiului Craiova”, iar contractul de servicii pentru acest proiect a fost cuprins în Programul anual al achizițiilor publice din anul 2011 întocmit conform prevederilor HG 925/2006 pentru aprobarea normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de achiziție publică din OUG 34/2006. Pe parcursul întregului proces, la adoptarea tuturor deciziilor, s-au avut în vedere principiile privind nediscriminarea, tratamentul egal, recunoașterea reciprocă, transparența, proporționalitatea, eficiența utilizării fondurilor publice precum și asumarea răspunderii.

În temeiul art. 124 alin 1 din OUG 34/2006, pentru atribuirea contractului de servicii, incluzând expertiză tehnică, DALI, studii topo, geo, studiu de circulație, ACB, PT, CS, DE, PAC și asistență tehnică din partea proiectantului (care va fi prestată și achitată pe durata execuției lucrărilor) a fost aplicată procedura de cerere de oferte. După evaluarea ofertelor și stabilirea ofertantului castigator a fost încheiat contractul de proiectare nr. 158856/01.11.2011 cu SC IRIMAT CONS SRL.

În conformitate cu prevederile art. 211 din OUG 34/2006, a fost întocmit dosarul achiziției publice, care cuprinde documentele întocmite/primate de autoritatea contractantă în cadrul procedurii de atribuire precum și ofertele însoțite de documentele de calificare, dosar ce va sta la dispozitia echipei de proiect pentru pregătirea cererilor de rambursare precum și tuturor reprezentanților organismelor implicate în gestionarea și controlul fondurilor structurale, conform prevederilor legale.

Serviciile au fost receptionate, verificate și avizate în conditiile legii.

1.2 Obținere CU avize, acorduri

Planul Urbanistic General al municipiului Craiova propune modificari importante in trama stradala existenta, prin deschiderea de noi artere de circulatie, largirea unor strazi existente si realizarea a doua pasaje, unul suprateran si unul subteran, acordand astfel prioritate arterelor de importanta majora. In conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, în vederea întocmirii documentatiei tehnice pentru autorizarea executării lucrarilor de construire - D.T.A.C., a fost emis certificatul de urbanism nr. 2417/16.11.2011, inclusiv avizele și acordurile solicitate. În Certificatul de urbanism au fost mentionate elementele privind regimul juridic, economic și tehnic al proiectului *Dezvoltarea transportului ecologic in Municipiul Craiova (reabilitarea sistemului de alimentare cu energie electrica pentru tramvaie, amenajare spatii de parcare, realizarea pistelor pentru biciclisti, reabilitare parte carosabila a str. Calea Bucuresti, Calea Severinului, Bd. N. Titulescu, Bd. Dacia, Bd. Decebal)*, cerințele urbanistice care urmează să fie îndeplinite, precum și lista cuprinzând avizele și acordurile legale, necesare în vederea autorizării.

Ca urmare, au fost depuse documentatii specifice și au fost obtinute avize și acorduri de la detinatorii de utilitati (Romtelecom S.A., Compania de Apa Oltenia SA, SC CEZ Distributie SA, S.P. Salubritate Craiova, R. A. Termoficare, S.C. Distrigaz Sud Craiova, SC Luxten Lighting Co., S.E. Craiova II, C.N. Transelectrica S.A.), aviz se la Serviciul Telecomunicatii Speciale precum si avizul R.A. Transport Craiova. De asemenea, pentru avizul privind protectia mediului, ca urmare a parcurgerii etapei de incadrare, conform Ordinului nr. 135/2010, Agentia pentru Protectia Mediului Dolj a decis parcurgerea procedurii simplificate de avizare deoarece nu este necesara efectuarea evaluarii impactului asupra mediului. Conditiiile privind realizarea proiectului „*Dezvoltarea transportului ecologic in Municipiul Craiova*” au fost mentionate în avizul transmis cu nr. ____/____-. De asemenea, plata avizelor aferente proiectului a fost efectuata prin aplicarea cotei privind taxa pe valoare adaugata de 24%, conform prevederilor legale în vigoare, exceptie

facand contravaloarea avizului privind protectia mediului, aviz care nu include TVA conform Ordinului 890/2009.

Pentru obtinerea avizului ISC conform prevederilor HG nr. 1072/2003 privind avizarea de către Inspectoratul de Stat în Construcții a documentațiilor tehnico-economice pentru obiectivele de investiții finanțate din fonduri publice, documentația necesară în vederea avizării va fi înaintată Inspectoratului de Stat în Construcții - I.S.C. - aparatul central, după primirea notificării cu privire la rezultatul etapei de evaluare tehnică și financiară, conform secțiunii III - Reguli precontractuale din Ghidul solicitantului.

Autorizația de construire constituie actul de autoritate al administrației publice locale pe baza căruia se asigură aplicarea măsurilor prevăzute de lege, referitoare la amplasarea, proiectarea, executarea și funcționarea construcțiilor.

Documentația depusă în vederea emiterii autorizației de construire este compusă, pe lângă cererea pentru emiterea autorizației de construire, completată cu elementele de identificare și datele tehnice conform D.T.A.C., din următoarele următoarele documente:

- certificatul de urbanism (în copie);
- actul doveditor al titlului asupra imobilului, respectiv extras din HG 965/2002 privind atestarea domeniului public al județului Dolj; de asemenea în cadrul pieselor desenate este atasat planul de situație, vizat de oficiul de cadastru și publicitate imobiliară teritorial, plan care cuprinde totalitatea elementelor topografice determinante pentru suprafața pe care se vor executa lucrările;
- proiectul pentru autorizarea executării lucrărilor de construire - D.T.A.C, întocmit în baza prevederilor Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, inclusiv referatele de verificare - semnate și ștampilate în original;
- avizele și acordurile cerute prin certificatul de urbanism.

B. ACTIVITATI DESFASURATE DUPA SEMNAREA CONTRACTULUI DE FINANTARE

2. Monitorizarea implementarii proiectului

Activitatea de monitorizare a proiectului va demara odata cu semnarea contractului de finantare si se va derula pe toata durata de implementare a proiectului, conform calendarului de monitorizare al proiectului ce se va elabora prin grija echipei de proiect, in prima saptamana de la semnarea contractului astfel cum este mentionat in capitolul 2.4. Managementul proiectului.

Calendarul de monitorizare va cuprinde:

- data la care se va transmite notificarea privind depunerea cererii de prefinantare;
- perioada stabilita pentru publicarea comunicatului de presa privind inceperea activitatilor proiectului
- datele stabilite pentru intocmirea rapoartelor de progres corelate cu graficul de depunere a cererilor de rambursare;
- datele privind derularea procedurilor de achizitie din proiect.
- Datele de receptie a lucrarilor pe activitati si a receptiilor la terminarea lucrarilor pentru fiecare din cele trei strazi, corelate cu graficul de executie al lucrarilor, stabilite dupa finalizarea procedurii de atribuire a contractului de lucrari.

Prin intocmirea si respectarea calendarului de monitorizare, echipa de proiect se asigura ca obiectivele/indicatorii proiectului sunt realizate. Astfel, In functie de responsabilitatile fiecarui membru, echipa de proiect va asigura:

- respectarea tuturor prevederilor contractului de finanțare;
- implementarea proiectului cu maximum de profesionalism, eficiență și eficacitate în conformitate cu obligațiile asumate prin contractul de finanțare precum și cu respectarea legislației naționale și comunitare în vigoare;
- utilizarea finanțării numai în scopul realizării proiectului propus prin prezenta cerere de finanțare;
- selecția riguroasă a contractoriilor cu care se vor semna contracte de servicii și lucrări;
- întocmirea și transmiterea către Organismul intermediar/Autoritatea de management, în termenele stabilite, de cereri de prefinanțare/rambursare precum și rapoarte de progres, la care vor fi atașate documentele justificative solicitate;

- transmiterea la Organismul intermediar/Autoritatea de management de notificări pentru orice modificare față de termenii inițiali ai contractului și propuneri privind încheierea de acte adiționale la contractul de finanțare numai în cazuri bine justificate;
- furnizarea tuturor informațiilor de natură administrativă, tehnică sau financiară legate de proiect și documentele solicitate de către Organismul intermediar, Autoritatea de management, Autoritatea de certificare și plata, Autoritatea de audit, Comisia Europeană sau orice alt organism abilitat;
- respectarea tuturor măsurilor de informare și publicitate, așa cum sunt ele prevăzute în contractul de finanțare și în Manualul de identitate vizuală Regio;
- îndeplinirea tuturor măsurilor și respectarea recomandărilor primite din partea Autorității de management/Organismului intermediar astfel încât să prevină/corecteze orice tip de neregulă detectată.

3. Informare si publicitate

3.1. Comunicate de presa

Pentru a asigura o promovare adecvata a proiectului, conform masurilor de informare si publicitate prevazute in anexa la contractul de finantare, prin bugetul proiectului au fost alocate fonduri reprezentând contravaloarea a **doua comunicate de presa**, unul care va fi publicat **in prima luna de implementare a proiectului** si va lansa in mod oficial demararea proiectului si al doilea in **ultima luna de implementare a proiectului** si va cuprinde o informare asupra proiectului si a rezultatelor sale in ziarul local cu cea mai mare audienta.

Atat dupa semnarea contractului de finantare cat si la finalizarea activitatilor cuprinse in proiect se vor elabora machetele pentru comunicatele de presa care vor fi transmise la OI - ADR SV Oltenia pentru avizare iar dupa primirea avizului, fiecare din cele doua comunicate va fi transmis pentru publicare intr-un ziar local cu cea mai mare audienta.

Având în vedere faptul că valoarea estimata pentru fiecare din cele doua comunicate este de 1000 lei fara TVA conform prevederilor OUG 34/2006, acestea vor face obiectul unor achizitii directe.

Alaturi de activitatile de informare si publicitate cuprinse in bugetul proiectului Primaria Municipiului Craiova a actionat permanent in ideea mediatizarii si transparentei in ceea ce privesc initiativele sale de dezvoltare. Astfel, proiectul a fost identificat in urma stabilirii obiectivelor strategice din cadrul Planului Integrat de Dezvoltare pentru Polul de Crestere Craiova, in elaborarea caruia au fost consultati toti factorii responsabili din cadrul arealului metropolitan pentru a asigura transparenta actului de elaborare a acestui document programatic. Investitia privind dezvoltarea transportului ecologic a fost mediatizata si in cadrul sedintelor ordinare prin care Consiliul Local al Municipiului Craiova a aprobat atat DALI, cat si Cererea de finantare aferenta investitiei mentinate mai sus. Sedintele ordinare sunt deschise publicului iar Ordinea de zi a ședinței consiliului local se aduce la cunoștință locuitorilor orașului prin mass-media sau prin orice alt mijloc de publicitate. Activitatile de informare si publicitate referitoare la acest proiect vor continua si dupa depunerea proiectului prin conferinte de presa, comunicate de presa, articole si informatii privind stadiul implementarii proiectului in mass-media locala si pe site-ul Primariei Municipiului Craiova, modernizarea infrastructurii rutiere fiind o preocupare constanta pentru municipalitate.

3.2. Achizitie si montare panouri vizibilitate proiect

Activitatea de asigurare a vizibilității proiectului este obligatorie pentru proiectele selectate prin Regio - Programul Operațional Regional și cofinanțate de Uniunea Europeană prin Fondul European de Dezvoltare Regională, beneficiarii Regio având obligația, conform prevederilor contractuale, de a promova faptul că proiectele sunt finanțate de Uniunea Europeană și de Guvernul României prin Programul Operațional Regional.

Vizibilitatea proiectului se va realiza în conformitate cu prevederile Manualului de Identitate Vizuală pentru Programul Operațional Regional, prin proiect fiind **prevazute 2 panouri temporare și 2 plăci permanente**. Panourile temporare vor fi amplasate la extremitatea fiecărei strazi, odata cu începerea lucrărilor și vor fi menținute pe întreaga perioada de execuție. Plăcile permanente vor fi montate în locul panourilor temporale pana la finalizarea perioadei de implementare a proiectului.

Valoarea estimată pentru achiziția și montarea panourilor necesare asigurării vizibilității proiectului este de 6.000 lei exclusiv TVA, valoare stabilită prin testarea pieții din acest domeniu și pe baza experienței anterioare a membrilor echipei de implementare. Având în vedere că valoarea alocată pentru această achiziție nu depășește echivalentul în lei a 15.000 euro, exclusiv TVA, în conformitate cu prevederile OUG 34/2006, acestea vor face obiectul unor achiziții directe.

Pentru panourile temporare, procedura de achiziție va demara în **luna a șasea a proiectului** și va fi corelată cu derularea procedurii de achiziție a executiei lucrarilor astfel incat **in luna a noua a proiectului**, dupa semnarea contractului de executie a lucrarilor și transmiterea ordinului de incepere a lucrarilor, contractul privind achiziția panourilor să fie încheiat și panourile temporare să fie amplasate la locurile de implementare a proiectului, respectiv cele trei strazi ce se vor reabilita.

Deasemenea, la finalizarea execuției lucrarilor, în **Luna 1, anul 3 (luna 25)** a proiectului va demara procedura de achiziție a placilor permanente, astfel incat acestea sa fie montate în **ultima luna de implementare a proiectului (luna 28)**.

Prin intermediul panourilor și a plăcilor permanente, Municipiul Craiova va informa publicul în privința sprijinului acordat de Uniunea Europeană și Guvernul României pentru acest proiect. În acest sens, fiecare panou și fiecare placă va menționa faptul că proiectul a fost selecționat prin intermediul Regio și este parțial finanțat de Uniunea Europeană prin Fondul European de Dezvoltare Regională, fiind precizat procentul contribuției Uniunii Europene din valoarea proiectului.

Informațiile obligatorii pe care trebuie să le conțină, dimensiunile minime ale panourilor și plăcilor, dimensiunea fontului, specificațiile tehnice pentru fiecare panou temporar și placă permanentă vor fi cele indicate în Manualul de Identitate Vizuală pentru Regio - Programul Operațional Regional, lansarea comenzii pentru executia lor fiind conditionata de primirea avizului din partea OI - ADR SV Oltenia.

4. Urmărirea executiei lucrarilor prin diriginți de santier

4.1 Achiziție servicii dirigenție de santier

Valoarea estimată pentru activitatea de supervizare a lucrărilor prin diriginți de santier este de **345.820 lei exclusiv TVA**, respectiv 80.339 Euro și a fost stabilită prin Devizul General al obiectivului de investitii, cap. Asistență tehnică. Având în vedere că valoarea alocată pentru această achiziție nu depășește echivalentul în lei a 125.000 euro, exclusiv TVA, în conformitate cu prevederile art. 124 din OUG 34/2006, aceasta achiziție se va derula prin procedura de cerere de oferte.

Procedura se va iniția prin transmiterea spre publicare în SEAP a invitației de participare și a documentației de atribuire. Aceasta va demara în **luna a patra a proiectului** fiind planificata astfel incat sa fie finalizata inainte de finalizarea procedurii de achiziție a lucrarilor, astfel incat contractul de servicii de supervizare a lucrărilor să intre în vigoare odata cu începerea lucrarilor.

Pentru atribuirea contractului de servicii de supervizare a lucrărilor va fi desemnată o comisie de evaluare, prin dispoziție a Primarului Municipiului Craiova, conform prevederilor art. 71 din HG 925/2006 pentru aprobarea normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de achiziție publică din OUG 34/2006. Comisia pentru evaluarea ofertelor va deschide ofertele la data și locul indicate în anunțul de participare, ocazie cu care se va întocmi un proces-verbal de deschidere, conform prevederilor legale, semnat atât de membrii comisiei, cât și de reprezentanții ofertanților prezenți la deschiderea ofertelor.

După această sesiune de deschidere, ședințele comisiei de evaluare se vor desfășura la sediul autorității contractante, respectiv Primaria Municipiului Craiova, fiind verificate:

- îndeplinirea criteriilor de calificare de către ofertanți conform cerințelor din documentația de atribuire;
- propunerile tehnice prezentate de ofertanți, din punctul de vedere al modului în care acestea corespund cerințelor minime din caietul de sarcini;
- propunerile financiare prezentate de ofertanți, din punctul de vedere al încadrării în valoarea alocata pentru aceasta activitate precum și, dacă este cazul, analiza ofertelor cu un preț aparent neobișnuit de scăzut în raport cu ceea ce urmează a fi executat, conform art. 202 din OUG 34/2006.

Ca urmare, se vor stabili ofertele inacceptabile sau neconforme precum și ofertele admisibile. Din cadrul ofertelor declarate admisibile, după aplicarea criteriului de atribuire, astfel cum a fost

prevăzut în documentația de atribuire se va stabili oferta câștigătoare și se va elabora raportul procedurii de atribuire.

Toti operatorii economici participanti la procedura de atribuire a contractului de servicii de supervizare a lucrărilor vor fi informati asupra rezultatului aplicarii procedurii, iar ofertantilor declarati necâștigători li se vor comunica caracteristicile și avantajele relative ale ofertei câștigătoare în raport cu ofertele necastigatoare precum și numele ofertantului căruia urmează să i se atribue contractul de achiziție publică.

Dupa expirarea perioadei legale de la data transmiterii comunicării privind rezultatul aplicării procedurii se va incheia contractul de servicii cu ofertantul declarat câștigător în conformitate cu prevederile art. 205 din OUG 34/2006. Contractul de servicii va fi valabil de la momentul semnării pana la finalul perioadei de valabilitate a contractului de finantare, respectiv pe toata perioada executiei lucrarilor, pentru organizarea si efectuarea receptiei la terminarea lucrarilor precum si pentru intocmirea cartii tehnice a constructiei in conformitate cu prevederile legale.

4.2. Prestare servicii de dirigentie santier

Prin Legea nr. 10/1995 privind calitatea in constructii este instituit sistemul calității în construcții, sistem care conduce la realizarea și exploatarea unor construcții de calitate corespunzătoare, în scopul protejării vieții oamenilor, a bunurilor acestora, a societății și a mediului înconjurător. In acest sens, una din obligatiile Primariei Municipiului Craiova, in calitate de investitor, este asigurarea verificării execuției corecte a lucrărilor prin diriginți de specialitate sau agenți economici de consultanță specializați, pe tot parcursul lucrărilor. Dirigintele de santier este unul din factorii importanti care contribuie la realizarea lucrarilor cu respectarea cerintelor de calitate si incadrarea in valorile stabilite in contractul de executie.

Activitatea de prestare a serviciilor de supervizare a lucrărilor va incepe odata cu inceperea executiei lucrarilor acestea fiind planificate in luna a noua a proiectului.

Atribuțiile dirigințului de șantier vor fi menționate în contract, și vor cuprinde cerintele menționate în Ordinul ISC pentru aprobarea Procedurii de autorizare a diriginților de șantier:

- verificarea existenței autorizației de construire, precum și a îndeplinirii condițiilor legale cu privire la încadrarea în termenele de valabilitate;
- verificarea concordanței dintre prevederile autorizației și ale proiectului;
- preluarea amplasamentului și a reperelor de nivelment și predarea acestora executantului, libere de orice sarcină;
- participarea împreună cu proiectantul și cu executantul la trasarea generală a construcției și la stabilirea bornelor de reper;
- predarea către executant a terenului rezervat pentru organizarea de șantier;
- studierea proiectului, a caietelor de sarcini, a tehnologiilor și procedurilor prevăzute pentru realizarea construcțiilor;
- verificarea existenței tuturor pieselor scrise și desenate, corelarea acestora, respectarea reglementărilor cu privire la verificarea proiectelor de către verificatori atestați și existența vizei expertului tehnic atestat, acolo unde este cazul;
- verificarea existenței programului de control al calității, cu precizarea fazelor determinante, vizat de Inspectoratul de Stat în Construcții;
- verificarea existentei si valabilitatii tuturor avizelor, acordurilor, precum si a modului de preluare a conditiilor impuse de acestea in proiect;
- verificarea existentei si respectarea "Planului calitatii" si a procedurilor/instructiunilor tehnice pentru lucrarea respectiva;
- verificarea existentei documentelor cu privire la calitatea produselor pentru constructii, respectiv corespondenta calitatii acestora cu prevederile cuprinse in proiecte;
- interzicerea utilizarii produselor pentru constructii fara certificate de conformitate, declaratie de conformitate ori fara acord tehnic (pentru produse, procedee si echipamente noi);
- urmarirea realizarii constructiei in conformitate cu prevederile proiectelor, caietelor de sarcini si ale reglementarilor tehnice in vigoare;
- verificarea respectarii tehnologiilor de executie, aplicarea corecta a acestora in vederea asigurarii nivelului calitativ prevazut in documentatia tehnica si in reglementarile tehnice;
- interzicerea executarii de lucrari de catre personal necalificat;
- participarea la verificarea lucrarilor ajunse in faze determinante;

- efectuarea verificarilor prevazute in reglementarile tehnice si semnarea documentelor intocmite ca urmare a verificarilor, respectiv procese-verbale in faze determinante, procese-verbale de receptie calitativa a lucrarilor ce devin ascunse etc.
- interzicerea utilizarii de produse, procedee si echipamente noi neagrementate tehnic;
- asistarea la prelevarea probelor de la locul de punere in opera;
- transmiterea catre proiectant, prin intermediul investitorului, a sesizarilor proprii sau ale participantilor la realizarea constructiei privind neconformitatile constatate pe parcursul executiei;
- informarea operativa a investitorul privind deficientele de ordin calitativ constatate, in vederea dispunerii de masuri;
- urmarirea respectarii de catre executant a dispozitiilor si/sau a masurilor dispuse de proiectant/de organele abilitate;
- preluarea documentelor de la constructor si proiectant si completarea cartii tehnice a constructiei cu toate documentele prevazute de reglementarile legale;
- urmarirea dezafectarii lucrarilor de organizare de santier si predarea terenului detinatorului acestuia;
- asigurarea secretariatului receptiei la terminarea lucrarilor si intocmirea actelor de receptie;
- urmărirea soluționării obiecțiilor cuprinse în anexele la procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor și realizării recomandărilor comisiei de recepție;
- predarea către investitor a actelor de recepție și a cărții tehnice a construcției in maxim 15 zile calendaristice de la receptia la terminarea lucrarilor, aceasta fiind principala conditie pentru finalizarea contractului.

Cartea tehnica va fi completata cu modificarile survenite pana la receptia finala prin grija managerului tehnic din echipa de implementare.

Pe parcursul derularii contractului dirigintele de santier va tine permanent legatura cu membrii echipei de implemenare a proiectului si va prezenta rapoarte periodice privind stadiul executiei lucrarilor corelat cu graficul detaliat de executie a lucrarilor prezentat de constructor, dupa semnarea contractului de lucrari

5. Contractarea și execuția lucrărilor

5.1 Contractarea lucrărilor

In conformitate cu prevederile OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare, Municipiul Craiova prin aparatul de specialitate, în calitate de autoritate contractantă, va efectua toate etapele procesului de achiziție publică, după parcurgerea carora se vor finaliza lucrarile pentru obiectivele de investitii aferente proiectului „Dezvoltarea transportului ecologic in Municipiul Craiova”, ca urmare a atribuirii contractului de achiziție publică.

Valoarea estimată a lucrărilor conform devizul general centralizator, este de 25.221.591 lei exclusiv TVA, reprezentând 5.859.354 Euro iar in conformitate cu prevederile art. 20 alin 1 din OUG 34/2006, contractul de lucrări se va atribui prin aplicarea procedurii de licitație deschisă.

Pentru întocmirea documentației de atribuire a contractului de lucrari în conformitate cu prevederile Legii nr. 215/2001 privind administrația publică locală, Primarul Municipiului Craiova va numi prin dispoziție, o comisie, asigurand astfel unul dintre principiile care stau la baza atribuirii contractului, respectiv respectarea principiului privind asumarea raspunderii prin determinarea clară a sarcinilor și responsabilităților persoanelor implicate în procesul de achiziție publică.

In conformitate cu prevederile art. 33 din OUG 34/2006, în cadrul documentației de atribuire vor fi menționate orice cerință, criteriu, regulă și alte informații necesare pentru a asigura ofertanților o informare completă, corectă și explicită cu privire la modul de aplicare a procedurii de atribuire. Documentația de atribuire va avea următorul conținut:

- informații generale privind autoritatea contractantă: adresă, inclusiv telefon, fax, e-mail, persoane de contact, mijloace de comunicare etc.;
- instrucțiuni privind date limită care trebuie respectate și formalități care trebuie îndeplinite în legătură cu participarea la procedura de atribuire;
- cerințele minime de calificare, precum și documentele care urmează să fie prezentate de ofertanți pentru dovedirea îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție;

- caietul de sarcini respectiv Proiectul tehnic piese scrise si desenate, Caiete de sarcini pe specialitati si Listele de cantitati elaborate de proiectant
- instructiuni privind modul de elaborare și de prezentare a propunerii tehnice și financiare;
- informații detaliate și complete privind criteriul de atribuire aplicat pentru stabilirea ofertei câștigătoare;
- instructiuni privind modul de utilizare a căilor de atac;
- informații referitoare la clauzele contractuale obligatorii.

La elaborarea documentației de atribuire se vor lua în considerare efectele concrete preconizate a se obține în domeniul social, în cel al protecției mediului (conform manualului Comisiei Europene disponibil la adresa http://ec.europa.eu/environment/gpp/guideline_en.htm) și promovării dezvoltării durabile a regiunii.

Se va urmări ca operatorii economici (antreprenorul general și subcontractanții) să lucreze respectând principiul egalității de șanse, drepturile angajaților, standardele de lucru și contractele colective de muncă precum și să fie stimulate oportunitățile de angajare pentru persoanele cu dizabilități sau pentru angajarea pe termen lung.

Documentația de atribuire va fi pusă la dispoziția operatorilor economici care vor avea la dispoziție o perioadă stabilită în funcție de complexitatea contractului și/sau de cerințele specifice, astfel încât operatorii economici interesați să beneficieze de un interval de timp adecvat și suficient pentru elaborarea ofertelor și pentru pregătirea documentelor de calificare care sunt solicitate prin documentația de atribuire. În aceasta perioadă operatorii economici pot solicita clarificări, carora li se va răspunde, în mod clar, complet și fără ambiguități, cât mai repede posibil, într-o perioadă care nu va depăși 3 zile lucrătoare de la primirea unei astfel de solicitări. Răspunsurile, însoțite de întrebările aferente, vor fi transmise către toți operatorii economici care au obținut documentația de atribuire, luând măsuri pentru a nu dezvălui identitatea celui care a solicitat clarificările respective precum și a celorlalți participanți la procedura de atribuire.

Comisia pentru evaluarea ofertelor va avea următoarele atribuțiuni:

- deschiderea ofertelor la data și locul indicate în anunțul de participare; cu aceasta ocazie se va întocmi un proces-verbal de deschidere, conform prevederilor legale, semnat atât de membrii comisiei, cât și de reprezentanții ofertanților prezenți la deschiderea ofertelor;
- verificarea îndeplinirii criteriilor de calificare de către ofertanți conform cerințelor din documentația de atribuire; și a propunerilor tehnice prezentate de ofertanți, din punctul de vedere al modului în care acestea corespund cerințelor minime din caietul de sarcini;
- verificarea propunerilor financiare prezentate de ofertanți, din punctul de vedere al încadrării în valoarea indicatorilor tehnico-economici aprobați pentru fiecare din cele trei strazi ce fac obiectul proiectului
- stabilirea ofertelor inacceptabile sau neconforme și a motivelor care stau la baza încadrării ofertelor respective în această categorie și stabilirea ofertelor admisibile;
- aplicarea criteriului de atribuire, astfel cum a fost prevăzut în documentația de atribuire, și stabilirea ofertei câștigătoare;
- elaborarea raportului procedurii de atribuire.

După aprobarea de către Primarul Municipiului Craiova a raportului de atribuire, se vor transmite, conform prevederilor legale, comunicările privind rezultatul procedurii de atribuire. Pentru ofertele respinse comunicările vor conține informații privind motivele care au stat la baza deciziei respingere iar pentru ofertele acceptabile și conforme, prin urmare admisibile, dar care nu a fost declarate câștigătoare, caracteristicile și avantajele relative ale ofertei câștigătoare în raport cu ofertele necastigatoare precum și numele ofertantului căruia urmează să i se atribuie contractul de achiziție publică.

În conformitate cu prevederile art. 205 din OUG 34/2006, după expirarea perioadei legale de la data transmiterii comunicării privind rezultatul aplicării procedurii se va încheia contractul de lucrări cu ofertantul declarat castigator, în cazul în care rezultatul licitației nu va fi contestat de către nici unul dintre ofertanții declarați ca necâștigători. În termen de 48 de zile de la semnarea contractului de lucrări se va publica anunțul de atribuire în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene și în SEAP, conform art. 56 din OUG 34/2006.

După finalizarea procedurii de atribuire și încheierea contractului de lucrări, în conformitate cu prevederile art. 211 din OUG 34/2006, se va a întocmi dosarul achiziției publice, care cuprinde documentele întocmite/primate de autoritatea contractantă în cadrul procedurii de atribuire precum și ofertele însoțite de documentele de calificare.

5.2. Executia lucrarilor

Lucrarile care se urmaresc in vederea dezvoltarii transportului ecologic sunt:

1. Reabilitarea sistemului de alimentare cu energie electrică pentru tramvaie

Lucrarile de baza constau in inlocuirea liniei de contact, pe ambele fire de circulatie, in zonele B-dul Decebal (de la intersectia cu str. Henri Ford) , Calea Bucuresti, B-dul Nicolae Titulescu (pana la PECO Severinului); prezenta documentatie nu cuprinde lucrarile din zona pasajului superior de la km 0+000 (intersectia Calea Bucuresti/ b-dul Nicolae Titulescu cu str. Brestei/ str. Stefan cel Mare)

2. Amenajarea unor spații de parcare și dotarea spațiilor de parcare cu puncte de reîncărcare pentru autovehiculele cu motoare electrice sau hibrid

Pe trotuare se vor amenaja spatii speciale corespunzatoare asigurarii acceselor persoanelor cu dizabilitati locomotorii conform normativelor in vigoare.

Se vor executa la trotuarele reparatii la imbracamintea din mixtura asfaltica degradata, ce se va indeparta si se va inlocui cu beton asfaltic BA8 de 4cm grosime. Pentru refacerea trotuarelor acolo unde acestea sunt complet degradate si pentru piste pentru biciclisti se va adopta o solutie cu imbracaminte din mixtura asfaltica BA8 de 4cm grosime asternuta pe beton de ciment C8/10, de 10cm grosime si fundatie din balast sau nisip.

Bordurile de incadrar se vor completa si cele deteriorate se vor inlocui cu borduri noi, iar capacele caminelor de vizitare si gurile de scurgere se vor aduce la noua cota a imbracamintii rutiere.

3. Realizarea de piste pentru biciclete pe:

- str. Calea București, sectorul de drum cuprins între intersecția cu bv. Carol I și intersecția cu bv. Decebal

- bv. Nicolae Titulescu

- str. Calea Severinului, sectorul de drum cuprins între intersecția cu str. Maria Tănase și intersecția cu bv. Dacia

Pe trotuare, dupa zona verde, se pot amenaja piste de biciclisti cu latime de 2m pentru cele cu dublu sens si 1m pentru cele cu un sens, cu reducerea latimii trotuarelor si mentinerea aliniamentului copacilor și al stâlpilor de iluminat. Pe sectoarele de drum în care lățimea unuia din trotuare nu permite realizarea bilaterală a pistelor de biciclete, se va analiza posibilitatea traversării, la nivelul intersecțiilor, cu preluarea fluxului ciclist pe un singur trotuar, cu bandă dublă, câte una pentru fiecare sens, având lățimea minimă de 2m.

In dreptul parcarilor amenajate în zona trotuarului și adiacent suprafeței carosabile a drumului pista de biciclisti se va realiza fie între spațiul de parcare și zona pietonală adiacentă parcării, fie dupa zona verde limitrofă, cu afectarea lățimii trotuarului.

Traversarea intersecțiilor se va face, de regulă, pe carosabil, pistele fiind delimitate prin marcaj, adiacent marcajelor trecerilor pentru pietoni din intersecțiile tranzitate.

Pentru pistele de biciclisti în măsura în care este posibil, se va asigura preluarea apelor meteorice de gurile de preluare a apelor pluviale existente, iar în cazul în care acest lucru nu este posibil se vor suplimenta gurile de preluare a apelor pluviale.

4. Reabilitarea carosabilului străzii Calea București, pe sectorul de drum cuprins între intersecția cu bv. Carol I și primul pasaj de trecere denivelată peste calea ferată din cart. Lăpuș

Indeprtarea imbracamintii asfaltice degradate prin frezare 6-10cm grosime, realizarea reparatiilor, inlocuirea structurii rutiere degradate cu o structura rutiera echivalenta si asternerea a cel putin un strat de binder de criblura de 6cm grosime si un strat de uzura din MASF 16 de 4cm grosime.

În profil transversal strada va mentine numarul de benzi de circulatie de pe fiecare sens cu redistribuirea latimii fiecărei benzi in vederea imbunatatirii amenajarii benzilor de selectie a traficului si accesului in intersectii.

Se va analiza posibilitatea repositionarii persoanelor in statiile de tramvai, în sensul amplasării acestora după intersecției, în sensul de mers, și reconfigurarea intersecțiilor respective pentru realizarea benzii suplimentare de stocaj.

Se va trata cu atentie amenajarea rostului dintre banda carosabila adiacenta caii de tramvai si calea de tramvai, datorita rigiditatii diferite a celor doua structuri, cea carosabila si cea a caii de rulare a tramvaielor.

Prin proiect se va urmări realizarea unor declivitati in profil longitudinal si transversal care sa asigure scurgerea si evacuarea rapida a apelor pluviale de pe carosabil.

Ca masura obligatorie trebuie creat un sistem de colectare si evacuare a apelor pluviale functional, prin desfundarea canalizarii existente si suplimentarea gurilor de scurgere, dupa caz.

Zonele verzi de pe trotuar si insula mediana se vor amenaja astfel incit sa evite stationarea pamantului sau a apei pe carosabill si se vor prevedea plantatii de pomi si arbusti, gazon, etc

Se vor suplimenta spatiile de parcare si pe tronsonul cuprins între intersecția str. Calea Bucuresti cu str. Sărarilor și str. Grigore Pleșoianu, mai precis în zona blocurilor T5 * T6 și respectiv între Poarta 1 Electroputere și breteaua de coborâre la Pasajul Electroputere.

Se va urmări o amenajare corespunzătoare a intersecțiilor cu celelalte drumuri publice si se va realiza o semnalizare a circulației pe toate aceste strazi prin amplasarea de indicatoare rutiere si realizarea de marcaje rutiere. Pe lângă delimitarea cu borduri a aliniamentelor laterale ale pistelor, acolo unde este necesară separarea față de zona parcarilor adiacente pistei sau în alte zone cu pericol mai ridicat pentru bicicliști se vor amplasa și alte elemente separatoare și de protecție, precum stâlpi de delimitare, etc.

5.3. Recepția lucrărilor

Recepția lucrărilor constituie o componentă a sistemului calității în construcții și este actul prin care investitorul declară că acceptă, preia lucrarea cu sau fără rezerve si că aceasta poate fi dată în folosință. Certificarea realizării lucrărilor se va face pe baza examinării lor nemijlocite, în conformitate cu documentația de execuție și cu documentele cuprinse în cartea tehnică, conform HG nr. 273/1994 privind aprobarea Regulamentului de recepție a lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora, cu modificările si completările ulterioare. Prin actul de recepție, Primaria Municipiului Craiova în calitate de investitor va urmări îndeplinirea contractului de execuție de lucrari și va prelua lucrarea.

Recepția se va organiza în două etape:

- recepția la terminarea lucrărilor
- recepția finală la expirarea perioadei de garanție, ce va fi prevăzută în contractul de execuție.

Având în vedere particularitatea proiectelor cu finantare nerambursabila privind efectuarea platilor in cadrul perioadei de implementare a proiectului, definitivarea cartii tehnice a construcției se va realiza imediat dupa receptia la terminarea lucrarilor, prin grija dirigintelui de specialitate contractat pentru supervizarea lucrărilor, aceasta fiind principala conditie pentru finalizarea contractului.

Executantul va comunica investitorului data terminării tuturor lucrărilor prevăzute în contract, printr-un document scris, confirmat de investitor beneficiarului. O copie a comunicării va fi transmisă de executant și reprezentantului investitorului pe șantier (dirigintelui de șantier). Investitorul va numi, prin dispoziția Primarului Municipiului Craiova, comisia de recepție, care va fi alcătuită din reprezentanți ai investitorului, specialisti in domeniu, inclusiv un reprezentant din cadrul Biroului Control Disciplina în Construcții, care au ca sarcini de serviciu participarea în comisiile de recepție pentru toate lucrarile efectuate in baza autorizatiilor de construire emise de Primaria Municipiului Craiova.

Investitorul va organiza începerea recepției în maxim 15 zile calendaristice de la notificarea terminării lucrărilor și va comunica data stabilită:

- Membrilor comisiei de recepție
- Executantului
- Proiectantului
- Inspectoratului de Stat în Construcții

Reprezentanții executantului, ai proiectantului și ai Inspectoratului de Stat în Construcții nu pot face parte din comisia de recepție, aceștia având calitatea de invitați. Având în vedere că obiectivul este finanțat din fonduri publice, prezența reprezentanților Inspectoratului de Stat în Construcții în calitate de invitați este obligatorie.

Proiectantul, în calitate de autor al proiectului construcției, va întocmi și va prezenta în fața comisiei de recepție punctul său de vedere privind executia obiectivelor de investitii aferente proiectului „Dezvoltarea transportului ecologic in Municipiul Craiova”. În cazul în care admiterea recepției se face cu obiecții, în procesul - verbal de recepție se vor indica, în mod expres, acele lipsuri care trebuie remediate. Termenele de remediere se vor conveni cu executantul, dar ele nu vor depăși 30 zile.

2.3.6 Calendarul activităților

Nr. crt	Activitate/ subactivitate	Poziția/ persoana responsabilă cu implementarea activității	Anterior semnare contract finanțare	Anul 1												Anul 2			
				Luna 1	Luna 2	Luna 3	Luna 4	Luna 5	Luna 6	Luna 7	Luna 8	Luna 9	Luna 10	Luna 11	Luna 12	Luna 1	Luna 2	Luna 3	Luna 4
A. ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE ÎNAINTE DE DEPUNEREA CERERII DE FINANȚARE																			
1. Elaborare documentație proiectare																			
1.1	Achiziție documentație de proiectare	-Manager achiziții -Manager tehnic																	
1.2	Obținere avize, acorduri, inclusiv CU, AC	-Manager tehnic																	
B ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE DUPA SEMNAREA CONTRACTULUI DE FINANȚARE																			
2. Monitorizarea implementării proiectului																			
3. Informare și publicitate																			
3.1	Comunicate presa	-Manager financiar Manager comunicare																	
3.2	Achiziție și montare panouri vizibilitate, și autocolante proiect	-Manager achiziții -Manager tehnic Manager comunicare																	
4. Urmărire executie lucrări prin diriginți de santier																			
4.1	Achiziție servicii	-Manager proiect -Manager achiziții																	

2.3.7 Resursele materiale implicate in realizarea proiectului

Activitatile legate de elaborarea si implementarea proiectului se realizeaza in cadrul Directiei Elaborare si Implementare Proiecte din cadrul Primariei Municipiului Craiova cu sediul in str. A.I. Cuza, nr. 1. Aceasta directie cuprinde Serviciul Proiecte si Programe de Dezvoltare, Biroul Managementul Financiar si Compartimentul Implementare Proiecte finantate din fonduri externe nerambursabile, conform organigramei aprobata prin HCL nr. 274/2011. In cadrul acestei directii isi desfasoara activitatea 20 functionari publici.

Toti cei 20 functionari din cadrul acestei Directii au atributii si responsabilitati in domeniul scrierii si implementarii proiectelor cu finantare externa, indeplinind in cadrul echipelor de proiect diverse functii, cum ar fi manager proiect, asistent manager, responsabil financiar, responsabil tehnic.

Principalele atributii ale Serviciului Proiecte si Programe de Dezvoltare constau in scrierea si depunerea pentru obtinerea de finantari nerambursabile externe si interne a proiectelor prioritare pentru municipiul Craiova.

Principalele atributii ale Biroului Managementul Financiar constau in derularea contractelor de imprumut pentru proiectele aflate in implementare dar si intocmirea unui cash-flow riguros pentru cererile de prefinantare/rambursare aferente proiectelor si corelarea acestora cu graficele de executie ale executantilor lucrarilor.

Principalele atributii ale Compartimentul Implementare Proiecte finantate din fonduri externe nerambursabile constau in implementarea si monitorizarea proiectelor prioritare ale municipiului Craiova pentru care se obtin finantari nerambursabile externe si interne.

Asadar, Primaria Municipiului Craiova dispune de personal calificat pentru sustinerea implementarii oricarui tip de proiect cu finantare externa, indiferent de valoarea totala a proiectului, personal ce si-a demonstrat abilitatile de a gestiona bugetele proiectelor finantate din fonduri externe nerambursabile prin implementarea proiectelor derulate pana in prezent. In cadrul Directiei Elaborare si Implementare Proiecte, birourile sunt dotate cu mobilier, tehnica de telecomunicatie (telefon, fax, telefonie mobila), tehnica de calcul toti cei 20 salariati dispunand de calculator cu conexiune la Internet, birotica (copiatoare, imprimante). Toate aceste utilitati indeplinesc toate normele de securitate si ergonomie cerute de domeniul de activitate.

Pentru desfasurarea activitatilor din cadrul acestui proiect, cele doua servicii din cadrul Directiei dispun de 2 copiatoare color A4, multifunctional (fax, scanner, copiator), 6 imprimante, videoprojector cu ecran, 2 notebook-uri, aparat foto digital, aparat indosariat cu arcuri de plastic, 2 linii telefonice.

De asemenea, pentru derularea procedurilor de achizitii publice, Serviciul Achizitii dispune de o baza materiala solida constand in 10 calculatoare cu conexiune la internet, 2 multifunctionale, 2 linii de telefonie pentru interior si exterior.

Primaria Municipiului Craiova dispune de doua sali de sedinte, dotate cu aer conditionat, aparatură de amplificare sonoră, retroproiector, videoproiector si flipchart, echipamente care, după caz, vor fi puse la dispoziția proiectului, în vederea bunei derulări a acestuia. Ședințele de lucru și celelalte întâlniri necesare derulării proiectului vor putea fi desfășurate în bune condiții în aceste săli, în mod gratuit, fără a fi nevoie de alocarea de costuri suplimentare în bugetul proiectului.

Prin urmare, Municipiul Craiova, în calitate de solicitant, va pune la dispoziție toate echipamentele și instrumentele necesare implementării acestui proiect în bune condiții, precum și spațiile pentru birouri și pentru desfășurarea întâlnirilor de lucru.

2.3.8 Rezultate anticipate

A. ACTIVITATI DESFASURATE INAINTE DE DEPUNEREA CERERII DE FINANTARE

Activitatea 1: Elaborare documentatie de proiectare

Subactivitatea 1.1. - Documentatie de avizare a lucrarilor de interventii PT, CS, DE realizate

Subactivitatea 1.2. - avize, acorduri, CU, AC obtinute.

B. ACTIVITATI DESFASURATE DUPA SEMNAREA CONTRACTULUI DE FINANTARE

Activitatea 2: Monitorizarea implementarii proiectului: proiect finalizat conform contract finantare

Activitatea 3: Informare si publicitate

Subactivitatea 3.1. - 2 comunicate de presa lansate la inceputul si la sfarsitul proiectului

Subactivitatea 3.2. - 3 panouri publicitare temporare/3 placute permanente

Activitatea 4: Urmarire executie lucrari prin diriginti de santier

Subactivitatea 4.1 - Servicii dirigentie de santier achizitionate

Subactivitatea 4.2: - Servicii de dirigentie de santier prestate; carte tehnica intocmita

Activitatea 5: Executie lucrari

Subactivitatea 5.1: Contractarea lucrarilor: dosar achizitie intocmit si contractat lucrari incheiat

Subactivitatea 5.2: Executia lucrarilor:

Lungime drum - 2520.428 m

Suprafata carosabil reabilitata - 48 702,5 mp

Suprafata carosabil nou - 1571,9 mp

Trotuare noi - 1330 mp

Piste de biciclisti - 4765.2 mp

Parcari noi - 2878.7 mp

Statii de autobuz - 792 mp

Peroane Tramvai - 540 mp

Retea electrica curent alternativ - 8100 m

Retea electrica curent continuu - 5600 m

Retea electrica linie de contact - 8100 m

Subactivitatea 5.3: Receptia lucrarilor: actualizarea valorii de inventar ca mijloace fixe in domeniul public al municipiului Craiova.

2.4. Managementul proiectului

Managementul proiectului va fi asigurat de echipa de implementare a proiectului, formată din 6 (sase) persoane, functionari publici în cadrul Primariei Municipiului Craiova, ce au fost selectați în funcție de abilitățile și capacitățile lor, pregătirea lor profesională, experiența acumulată în implementarea altor proiecte similare, finanțate din fonduri europene, disponibilitatea de implicare astfel încât să se asigure implementarea cu succes a acestui proiect.

Echipa propusă pentru implementarea proiectului, are următoarea componență:

- manager proiect
 - asistent manager proiect
-

- manager financiar
- manager tehnic construcții civile
- manager tehnic instalații
- responsabil achizitii publice
- responsabil comunicare

În cadrul echipei de proiect sunt nominalizate persoane din cadrul Direcției Elaborare și Implementare Proiecte care, conform fișelor de post, efectuează permanent activități de implementare a proiectelor cu finanțare externă.

Managerul de proiect va asigura monitorizarea implementării proiectului și va fi responsabil pentru:

- îndeplinirea obiectivelor propuse prin proiect și a tuturor cerințelor impuse de finanțator prin contractul de finanțare;
- organizarea și coordonarea activității echipei de implementare a proiectului;
- avizarea calendarului de monitorizare a proiectului și repartizarea concreta a sarcinilor pentru fiecare membru al echipei de proiect
- Coordonarea activității de întocmire a cererilor de prefinanțare, dacă este cazul, a cererilor de rambursare, a rapoartelor de progres care însoțesc cererile de rambursare, precum și a graficului de depunere a cererilor de rambursare;
- Asigurarea legăturii echipei de implementare cu Organismul Intermediar și Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Regional;
- Asigurarea desfășurării activității de evaluare internă a proiectului;
- controlul modului de îndeplinire a diverselor faze impuse de derularea proiectului, încadrarea în grafic și în bugetul aprobat a activităților prevăzute în proiect;
- identificarea eventualelor probleme aparute în derularea proiectului și luarea de măsuri corective pentru buna desfășurare a acestuia;
- îndeplinirea tuturor criteriilor de buna performanță impuse prin contractul de finanțare.
- Asigurarea aplicării principiului egalității de șanse și al nediscriminării, precum și al protecției mediului, în derularea tuturor activităților prevăzute de proiect

Asistentul Managerului de proiect va fi responsabil de:

- Intocmirea calendarului de monitorizare a proiectului și refacerea acestuia ori de câte ori este necesar;
- organizarea de întâlniri periodice între membrii echipei de proiect cât și cu constructorul, în vederea monitorizării stadiului de implementare a proiectului;
- organizarea administrativă a activității de implementare și evaluare a proiectului;
- interfata pentru comunicarea cu organismul intermediar/autoritatea de management cu privire la toate aspectele legate de cererea de finanțare și de implementarea proiectului;
- asigura legătura cu mass-media, prin compartimentul de specialitate din cadrul Primăriei Municipiului Craiova, pentru realizarea activităților de vizibilitate a proiectului;
- întocmeste rapoartele de progres către OI - ADR SV Oltenia.
- Participarea la întâlnirile periodice între membrii echipei de proiect, constructor și diriginte de șantier pentru monitorizarea stadiului de implementare a proiectului;
- Avizarea dispozițiilor de șantier alături de întreaga echipă de proiect
- întocmirea documentelor necesare pentru demararea procedurilor de achiziție în colaborare cu întreaga echipă de proiect

Managerul financiar va fi responsabil de:

- întocmirea notelor de fundamentare pentru cuprinderea în bugetul Consiliului Local al municipiului Craiova a sumelor necesare pentru implementarea proiectului;
 - organizarea evidenței contabile și a înregistrărilor financiare;
 - Întocmirea și transmiterea Organismului Intermediar a documentelor necesare pentru obținerea prefinanțării, conform formatului standard furnizat de Autoritatea de Management, precum și utilizarea acesteia în funcție de condițiile finanțatorului;
-

- Întocmirea cererilor de rambursare precum și a Graficului de depunere a cererilor de rambursare și transmiterea acestora către Organismul Intermediar, în vederea obținerii rambursării cheltuielilor;
- urmărirea tuturor operațiunilor bancare ale proiectului;
- Evaluarea periodică a estimărilor privind fluxurile de numerar și transmiterea Organismului Intermediar a previziunilor privind fluxurile financiare, pe toată perioada de implementare a proiectului, pe trimestre, în conformitate cu Graficul de depunere a cererilor de rambursare;
- respectarea alocărilor bugetare conform bugetului prezentat în proiect;
- corectitudinea efectuării plăților și a tuturor operațiunilor financiare din acest proiect conform cerințelor impuse prin contractul de finantare, cu respectarea prevederilor cu privire la costurile eligibile și neeligibile;
- previzionarea și planificarea necesarului pentru plăți;
- respectarea prevederilor cu privire la costurile eligibile și neeligibile;
- întocmirea și transmiterea către aprobare a rapoartelor financiare în cadrul proiectului.
- Participarea la întâlnirile periodice între membrii echipei de proiect, constructor și diriginte de șantier pentru monitorizarea stadiului de implementare a proiectului;
- Avizarea dispozițiilor de șantier alături de întreaga echipă de proiect
- întocmirea documentelor necesare pentru demararea procedurilor de achiziție în colaborare cu întreaga echipă de proiect
- Întocmirea documentelor necesare pentru demararea procedurilor de achiziție în colaborare cu întreaga echipă de proiect

Managerul tehnic construcții civile și managerul tehnic instalații vor fi responsabili cu:

- coordonarea activității firmei de dirigentie de șantier și a proiectantului care va asigura asistența tehnică pe parcursul executiei lucrărilor;
- primirea rapoartelor tehnice întocmite de firma de dirigentie de șantier și verificarea acestora;
- verificarea încadrării lucrărilor în graficul de execuție;
- organizarea recepției finale a lucrărilor.
- Participarea la întâlnirile periodice între membrii echipei de proiect, constructor și diriginte de șantier pentru monitorizarea stadiului de implementare a proiectului;
- Avizarea dispozițiilor de șantier alături de întreaga echipă de proiect
- Întocmirea documentelor necesare pentru demararea procedurilor de achiziție în colaborare cu întreaga echipă de proiect

Responsabilul achiziției va avea responsabilități privind:

- întocmirea documentațiilor standard pentru procedurile de achiziție publică;
- punerea la dispoziția ofertanților a documentațiilor standard pentru procedurile de achiziție publică;
- desfășurarea procedurilor de achiziție publică;
- încheierea contractului de servicii/lucrări/produse prevăzute în proiect
- Participarea la întâlnirile periodice între membrii echipei de proiect, constructor și diriginte de șantier pentru monitorizarea stadiului de implementare a proiectului;
- Avizarea dispozițiilor de șantier alături de întreaga echipă de proiect
- întocmirea documentelor necesare pentru demararea procedurilor de achiziție în colaborare cu întreaga echipă de proiect

Responsabilul comunicare

va avea următoarele atribuții:

- asigură interfata pentru comunicarea dintre solicitant și organismul intermediar/autoritatea de management cu privire la toate aspectele legate de cererea de finantare și de implementarea proiectului;
 - asigură logistica necesară desfășurării tuturor evenimentelor legate de lansarea, implementarea și finalizarea proiectului;
-

- asigura legatura cu mass - media pentru realizarea activitatilor de vizibilitate a proiectului;
- asigura diseminarea rezultatelor proiectului.

În cadrul echipei de proiect sunt nominalizate persoane din cadrul Direcției Elaborare și Implementare Proiecte care, conform fișelor de post, efectuează permanent activități de implementare a proiectelor cu finanțare externă. Personalul din cadrul direcției a fost implicat în implementarea a peste 20 de proiecte cu fonduri nereambursabile în cadrul programelor de preaderare și alte surse de finanțare externă iar în prezent se afla în diverse stadii de implementare trei proiecte în cadrul POR, urmând ca în cursul lunii septembrie să fie semnate încă trei contracte de finanțare.

Astfel, persoanele propuse pentru echipa de implementare, din cadrul Primăriei Municipiului Craiova, au experiență în implementarea proiectelor cu finanțare nerambursabilă, aceasta reiesind din CV-urile anexate la cererea de finanțare, cunosc procedurile de contractare prevăzute de legislația românească în domeniu și au experiență în urmărirea unor lucrări de construcții similare.

Mai mult decât atât, membrii echipei de implementare vor fi sprijiniți în derularea achizițiilor publice prevăzute în cadrul proiectului de către specialiștii în achiziții publice din cadrul compartimentului specializat al Primăriei Municipiului Craiova. De asemenea, pentru implementarea cu succes a activităților prevăzute în cadrul proiectului, membrii echipei de implementare vor fi sprijiniți de toate direcțiile de specialitate ale Primăriei Municipiului Craiova, cu scopul de a obține rezultatele preconizate și de a atinge obiectivele specifice și obiectivul general al proiectului.

Monitorizarea implementării proiectului este descrisă la cap. 2.3.5. - activitatea 2 și va fi corelată cu procedura de proces aferentă Direcției Elaborare și Implementare Proiecte din cadrul Sistemului de Management al Calității implementat în Primăria Municipiului Craiova și va respecta . Prin acest sistem certificat ISO 9001 managementul la cel mai înalt nivel, respectiv Primarul Municipiului Craiova, se asigură ca obiectivele calitatii, inclusiv acelea necesare pentru îndeplinirea cerințelor referitoare la produse/servicii sunt stabilite pentru funcțiile relevante și la nivelurile relevante ale organizației, asigurându-se ca:

- se identifică toate procesele care se aplică și sunt ținute sub control prin intermediul procedurilor de sistem/ operationale;
- se stabilește succesiunea proceselor și interacțiunea acestora;
- se asigură resursele necesare atât umane cât și logistice și financiare pentru fiecare procedură;
- se stabilesc acțiunile ce asigură ca sunt respectate etapele și fazele de realizare a serviciilor sale.

Sistemul de management al calitatii este structurat și adaptat domeniului specific de activitate al Primăria Municipiului CRAIOVA și are la baza principiile standardului ISO 9001:2000 :

- orientarea către client;
- abordarea de tip proces;
- crearea de lideri (leadership) care să conducă echipe;
- implicarea personalului;
- abordarea sistemică la nivelul conducerii;
- îmbunătățirea continuă;
- fundamentarea cu date și informații a deciziilor;
- relații reciproc avantajoase cu furnizorii.

Primăria Municipiului Craiova a identificat procese care influențează conformitatea serviciului cu cerințele (lucrări cu terți), în acest sens organizația asigurând un control adecvat și rezonabil asupra unor astfel de procese prin evaluarea furnizorilor săi de servicii și lucrări conform procedurii „Achiziții” - cod PP-31. Astfel, activitățile derulate pentru procedurile de achiziție prevăzute prin proiect au garanția unui sistem de management al calitatii performant ceea ce va duce la un risc minim pentru apariția de nereguli. Conform Sistemului de Management al Calitatii, personalul cu impact direct asupra calitatii serviciilor este competent din punct de vedere al studiilor, instruirii, al abilităților și al experienței. Înregistrările privind competența personalului Primăria Municipiului

CRAIOVA sunt cuprinse în fisele de post, certificatele și diplomele ce sunt incluse în dosarul fiecarui angajat.

Pentru monitorizarea proiectului in prima saptamana de la semnarea contractului se va intocmi calendarul de monitorizare a activitatilor proiectului, calendar ce se va actualiza in functie de factorii ce influenteaza implementarea proiectului: duratele procedurilor de achizitii, graficul de executie al lucrarilor corelat cu Anexa IIIa - graficul de depunere al cererilor de rambursare.

Calendarul de monitorizare a activitatilor proiectului va avea urmatoarea structura:

Termen de realizare	Activitate	Responsabil
Anterior semnarii contractului de finantare	Lansare anunt de intentie pentru licitatie executie	Manager achizitii
Anterior semnarii contractului de finantare	Lansare anunt de participare pentru licitatie executie	Manager achizitii
Luna 1 anul 1	Intocmire macheta pentru comunicatul de presa privind inceperea activitatilor proiectului	Asistent manager
Luna 1 anul 1	Organizare procedura pentru achizitie comunicat de presa	Manager achizitii
Luna 1 anul 1	Publicare comunicat de presa privind inceperea activitatilor proiectului	Manager achizitii
Luna 4 anul 1	Publicare invitatie participare pentru achizitie servicii supervizare lucrari prin diriginti de santier	Manager achizitii
Luna 6 anul 1	Publicare invitatie participare pentru achizitie panouri temporare	Manager achizitii
In functie de derularea procedurii de achizitie	Atribuire contract servicii supervizare lucrari prin diriginti de santier	Manager achizitii
In functie de derularea procedurii de achizitie	Atribuire contract achizitie panouri temporare	Manager achizitii
In functie de derularea procedurii de achizitie	Atribuire contract lucrari	Manager achizitii
Conform contract lucrari, dupa constituirea garantiei de buna executie	Transmitere ordin incepere lucrari	Manager tehnic
In functie de finalizarea licitatiei de lucrari	Montare panouri temporare	Manager tehnic
In functie de finalizarea licitatiei de lucrari	Depunere cerere de prefinantare	Manager financiar
Luna n+3	Transmitere rapoarte de progres	Asistent manager
In functie de graficul de esalonare a lucrarilor	Depunere cereri rambursare	Manager financiar
In functie de graficul de esalonare a lucrarilor	Receptie lucrari pe activitati cuprinse in graficul de executie al lucrarilor	Manager tehnic

Termen de realizare	Activitate	Responsabil
In functie de graficul de esalonare a lucrarilor	Publicare invitatie participare pentru achizitie placi permanente	Manager achizitii
In functie de derularea procedurii de achizitie	Atribuire contract achizitie placi permanente	Manager achizitii
In functie de graficul de esalonare a lucrarilor	Receptii la terminarea executiei lucrarilor pentru fiecare din cele trei strazi	Manager tehnic
In functie de graficul de esalonare a lucrarilor	Montare placi permante	Manager tehnic
In functie de receptia lucrarilor	Intocmire macheta pentru comunicatul de presa privind finalizarea activitatilor proiectului	Asistent manager
In functie de receptia lucrarilor	Organizare procedura pentru achizitie comunicat de presa	Manager achizitii
In functie de receptia lucrarilor	Publicare comunicat de presa privind finalizarea activitatilor proiectului	Asistent manager

Strategia de supervizare a activității echipei de proiect

În vederea supervizării atât a activității echipei prezentului proiect dar și a celorlalte proiecte din cadrul Axei prioritare 1 POR, la nivelul institutiei este constituita **Unitatea de Monitorizare și Supervizare (UMS)** care va verifica activitatea echipei de proiect precum și corelarea activităților celorlalte echipe de proiect aflate în implementare, astfel încât să fie asigurat un management eficient (tehnic, financiar, mediatic) pentru fiecare proiect.

Principalele activități ale Unitatii de Monitorizare și Supervizare includ:

- Coordonarea implementării proiectelor din cadru PID PC pentru a asigura dezvoltarea durabilă a întregii Zone metropolitane
- monitorizarea întregului proiect: UMS se va asigura ca activitățile proiectului sunt realizate în conformitate cu specificatiile cerute, cu planul de timp stabilit și cu parametrii de calitate relevanti.
- Corelarea bugetului proiectului cu bugetul local: UMS se va asigura ca vor fi alocate de la bugetul local fondurile necesare derularii proiectului.
- asigurarea sustenabilitatii proiectului după finalizarea acestuia.

Activitățile de supervizare a echipei de proiect vor consta în principal în întâlniri periodice între membrii echipei de proiect și membrii unitatii de monitorizare și supervizare a proiectului și vizite de monitorizare la locatia proiectului. De regula intalnirile se vor organiza trimestrial, cu cel puțin o saptamana înainte de transmiterea rapoartelor de progres către OI ADR SV Oltenia, ocazie cu care se va consemna stadiul activităților proiectului. La intalnirile de lucru va fi invitat și Coordonatorul Polului de creștere din cadrul ADR SV Oltenia.

Pe parcursul derulării acestui proiect vor exista două tipuri de evaluări și anume:

1. **evaluarea internă** - realizată de către echipa de implementare a proiectului și Unitatea de Monitorizare și Supervizare
2. **evaluarea externă** - realizată de către Organismul Intermediar ADR SV Oltenia și Autoritatea de Management POR - MDRT.

Scopul acestor evaluări este de a estima periodic relevanța, eficiența, eficacitatea și impactul proiectului în contextul obiectivelor definite inițial.

Evaluarea internă va începe cu examinarea setului de obiective propuse și va continua pe toată durata implementării, prin verificarea progreselor realizate și controlul realizării în timp a activităților propuse. Se va urmări, pe perioada derulării proiectului, monitorizarea costurilor, a calității și a timpului în vederea încadrării în timpul și costurile planificate, precum și respectarea standardelor de calitate.

Se vor face **analize periodice**, în cadrul cărora resursele, activitățile și rezultatele vor fi monitorizate prin raportarea la obiectivele imediate și la cele generale, comparând realitatea cu activitățile programate, timpul estimat, costurile și calitatea, eventualele deviații față de specificațiile din proiectul tehnic, impactul și problemele determinate de acestea, precum și recomandări pentru acțiunile viitoare.

Echipe de proiect alături de UMS va lua în considerare toți factorii care ar putea deveni o amenințare pentru atingerea obiectivelor proiectului și vor identifica posibilele obstacole în realizarea activităților proiectului, luând măsurile necesare pentru a le evita.

Pe parcursul derulării proiectului pot apărea schimbări neprevăzute care pot să perturbe planificarea inițială a activităților. Efectele principale ale nerespectării planificării în timp se pot concretiza în creșterea costurilor sau reducerea performanței proiectului. Aceste probleme pot fi rezolvate printr-o monitorizare atentă și o intervenție eficientă. Ori de câte ori va fi necesar, se va proceda la o replanificare a activităților astfel încât până la sfârșitul perioadei de implementare să fie atinse toate obiectivele propuse și, de asemenea, să fie realizate toate rezultatele stabilite.

Evaluarea externă va fi realizată de către Organismul Intermediar și Autoritatea de Management pe baza rapoartelor de progres ale aplicantului - Municipiul Craiova. Beneficiarul va pune la dispoziția Organismului Intermediar și Autorității de Management toate documentele sau informațiile care sunt necesare în evaluare și acordă persoanelor mandatate dreptul de acces la locația proiectului.

În stabilirea strategiei de monitorizare a implementării proiectului, precum și în stabilirea responsabilităților membrilor echipei de proiect, au fost luate în considerare următoarele riscuri privind implementarea proiectului:

Riscuri interne

- executarea defectuoasă a lucrărilor de modernizare;
- Nerespectarea termenelor de finalizare a lucrărilor;
- Nerespectarea graficului de implementare;
- Neîndeplinirea cerințelor impuse de autorizații;

Riscuri externe

- Schimbări legislative
- Politici comerciale ale producătorilor de materiale de construcții nefavorabile
- Riscuri naturale
- Nerespectarea graficului de rambursare a cheltuielilor;

Pentru prevenirea sau diminuarea **riscurilor interne** se vor lua măsuri specifice pentru asigurarea implementării proiectului în bune condiții începând de la faza de contractare a executantului. În acest sens, documentația de licitație va conține cerințe privind experiența similară relevantă pentru specificul lucrărilor ce urmează a fi executate, capacitate tehnică și financiară prin care să demonstreze că poate derula în bune condiții contractul cu respectarea principiilor nediscriminării, tratamentului egal, recunoașterii reciproce, transparenței, proporționalității, eficienței utilizării fondurilor publice și asumarea răspunderii. De asemenea, clauzele contractuale vor prevedea penalități în ceea ce privește nerespectarea prevederilor asumate prin contract.

Pe parcursul derulării contractului de lucrări, împreună cu dirigințele de șantier, managerul tehnic va implementa un sistem strict de verificare a stadiului și calității execuției lucrărilor.

Referitor la **riscurile externe** determinate de schimbările legislative, politicile comerciale ale producătorilor de materiale de construcții, riscurile naturale, acestea nu pot fi gestionate de către solicitant, iar pentru diminuarea acestor potențiale riscuri se vor lua măsuri în ceea ce privește rezervele de timp, financiare și umane, astfel încât influența acestora asupra implementării proiectului să fie minimă.

2.5. Durata de implementare a proiectului

Durata de implementare a proiectului este de **16 luni** din care executia propriu-zisa a lucrarilor este estimata la 12 luni calendaristice.

2.6. Indicatori

INDICATORI	Valoare la inceputul perioadei de implementare	Valoare la sfarsitul perioadei de implementare
Rezultat imediat (direct) (indicatorii se vor corela cu rezultatele prevazute la pct 2.3.6)		
Lungime drum	0	2520.428 m
Suprafata carosabil reabilitata	0	48 702,5 mp
Suprafata carosabil nou	0	1571,9 mp
Trotuare noi	0	1330 mp
Piste de biciclisti		4765.2 mp
Parcari noi	0	2878.7 mp
Statii de autobuz	0	792 mp
Peroane Tramvai	0	540 mp
Retea electrica curent alternativ	0	8100 m
Retea electrica curent continuu	0	5600 m
Retea electrica linie de contact	0	8100 m

2.7. Parteneri implicati in implementarea proiectului

- Proiectul urmeaza a fi implementat in parteneriat?

Da

Nu

2.8. Relatia cu alte programe, strategii, proiecte

Politica Uniunii Europene in domeniul infrastructurii rutiere izvoraste dintr-un principiu fundamental, potrivit caruia transporturile reprezinta una dintre cheile succesului pentru Piata Unica, deoarece contribuie semnificativ la concretizarea a doua dintre obiectivele majore ale acesteia: libera circulatie a bunurilor si libera circulatie a persoanelor.

Politica Comuna a Transporturilor a necesitat mult timp pentru a se contura, primele progrese semnificative fiind inregistrate abia dupa 1985. Aceasta se explica printr-un numar de factori, in special prin diferentele importante din structura acestei activitati de la un stat la altul si de la un tip de transport la altul; existenta monopolurilor de stat; structurile traditionale ale pietei; disparitatea regulilor fiscale, administrative si comerciale; increderea generala in politicile nationale cu orientare modala; o multitudine de reguli tehnice diferite, deseori incompatibile; grupari de interese puternice, care prefera status quo-ul in locul cresterii oportunitatilor si al provocarilor la competitie.

Principalul obiectiv vizat de politica europeana in domeniul transporturilor consta in realizarea unui sistem „viabil prin flexibilitate”, si anume organizarea transporturilor astfel incat sa

se optimizeze consumurile energetice, conditiile si timpii de transport, ceea ce implica, in schimb, asumarea costurilor infrastructurii la nivel comunitar. Se va elimina astfel distorsionarea concurentei dintre diferitele tipuri de transport, distorsionare provocata de transferarea costurilor in mod gresit catre transportatori.

In contextul de membru U.E al Romaniei, existenta unei infrastructuri dezvoltate, conectata la reseaua europeana de transport, ar permite o dezvoltare semnificativa a competitivitatii economice, si implicit, crearii premiselor integrarii rapide a economiei romanesti in piata europeana.

Avand in vedere jaloanele de evolutie a politicii de transport pentru incurajarea competitiei pe piata si diminuarea efectelor negative produse de sector, este evident ca Romania are inca multe de facut pentru a se alinia la actualele tendinte. Este, totusi, de evidentiat faptul ca transporturile romanesti au si cateva avantaje din aceste puncte de vedere. Putem aminti, astfel, dezvoltarea scazuta a sectorului rutier, pana la nivelul anului 1990, dar cu o crestere accentuata in ultimii ani, dezvoltare realizata, din pacate, pe seama diminuarii evolutiei favorabile sau la cote asemanatoare a celorlalte moduri. Toate aceste evolutii pot fi puse in mod clar in evidenta de situatia infrastructurii transporturilor. Actuala infrastructura a avut o evolutie de dezvoltare si modernizare asemanatoare cu cea a intregii economii romanesti, unul dintre obstacolele principale fiind resursele reduse ale finantarii.

Principalele motive ale finantarii limitate a infrastructurii de transport din Romania provin dintr-un numar de aspecte cheie ce definesc cele mai importante schimbari ce au avut loc in sectorul transporturi incepand cu anul 1990 si pana in prezent. Acestea includ:

- Schimbari fundamentale in structura sectorului transporturi din Romania, de la o economie planificata de Stat (economie controlata) la o economie bazata pe cererea de transport dirijata de piata;
- Declinul industriilor ce ar folosi cu predilectie transportul feroviar;
- Instabilitate regionala in statele balcanice vecine;
- Mostenirea unei infrastructuri inadecvate si investitii reduse in continuare;
- Investitii reduse in intretinerea infrastructurii;
- Crestere rapida a parcului de vehicule private;
- Deteriorarea infrastructurii rutiere si feroviare cauzata de inundatii extinse;

Toate aceste evolutii au condus la:

- reducere semnificativa a numarului de tone-kilometri de marfa transportate pe calea ferata;
- schimbare a alurii fluxului de trafic si utilizarea sub capacitate a cailor navale, mai ales in ceea ce priveste transportul international de marfuri vrac si transportul de containere;
- cresterea necesitatii construirii a noi infrastructuri de transport;
- cresterea necesitatii reconstruirii si reabilitarii infrastructurii de transport;
- crestere rapida a volumului de trafic rutier.

Efectele rezultante includ:

- Cresterea ambuteiajelor rutiere, a costurilor de operare pentru vehiculele rutiere si a duratei deplasarii acestora.
- Obligativitatea folosirii unor viteze feroviare mult diminuate.
- Scaderea numarului de calatori in transportul feroviar.
- Cresterea degradarii mediului inconjurator, atat prin efectele produse de activitatea de transport, dar si prin degradarea habitatelor naturale prin dispunerea unei retele infrastructurale, nejustificate economic, in anumite cazuri.
- Agravarea impactului negativ asupra competitivitatii si atractivitatii pietei romanesti pentru investitii.

Situatia actuala a sistemului national de transport, caracterizata printr-un numar redus de autostrazi si de conexiuni la nivel de autostrada sau de drumuri rapide, de variante ocolitoare a marilor aglomeratii urbane, de existenta unei infrastructuri navale intr-o stare avansata de degradare si a unei retele feroviare care, in cea mai mare parte, dispune de material rulant uzat fizic si moral face, insa, necesara realizarea unor investitii majore, intr-un timp relativ scurt, in infrastructura de transport. Aceasta, trebuie sa atinga un nivel de dezvoltare, care sa permita satisfacerea necesitatilor de mobilitate a persoanelor si marfurilor in conditii optime, astfel incat, sa asigure capacitatea, calitatea si siguranta ceruta de standardele europene.

Astfel, in urmatoorii ani, este necesara o dezvoltare echilibrata a tuturor modurilor de transport, a infrastructurii rutiere, feroviare, navale si aeriene si a calitatii serviciilor. Cresterea economica prognozata pentru urmatoorii ani nu poate fi atinsa decat avand la dispozitie un sistem de transport eficient si modern, racordat la reseaua pan-europeana de transport prin coridoarele IV, VII si IX care traverseaza teritoriul Romaniei.

Cererea pietei pentru transportul de marfa este in corelatie directa cu evolutia PIB-ului, fiind, in general, cu 2-3% mai mare decat acesta, datorita, in principal, ponderii ridicate in economia nationala a marfurilor cu densitate valorica redusa. In conditiile in care prognozele indica un ritm anual de crestere a PIB-ului de 6-7%, cresterea anuala a capacitatii de transport a infrastructurii romanesti va trebui sa fie de 8-10%, situatie ce determina un necesar investitional apreciabil in acest domeniu.

Astfel, proiectul **Dezvoltarea transportului ecologic al municipiului Craiova** se incadreaza in documentele strategice din domeniul transportului de la nivel national si regional, respectiv prioritatea nationala de dezvoltare nr. 2, "Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii de transport" din Planul National de Dezvoltare si cea de-a doua prioritate regionala de dezvoltare, "Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii regionale" din cadrul Planului Regional de Dezvoltare.

Strategia de dezvoltare locala a municipiului Craiova si-a stabilit ca obiectiv strategic general nr. 5. "Dezvoltarea infrastructurii edilitare, a utilitatilor si serviciilor publice", Obiectivul specific 5.2 "Implementarea Conceptului Transportului Urban Durabil". Proiectul pentru care se solicita finantare se incadreaza in Masura 5.2.1 - „Modernizarea transportului public urban” si continua eforturile municipalitatii pentru modernizarea si dezvoltarea infrastructurii rutiere urbane si pentru imbunatatirea accesibilitatii locale si metropolitane in vederea cresterii competitivitatii economice a polului de crestere Craiova.

De asemenea, proiectul se incadreaza in Programul Operational Regional, Axa prioritara 1 - Sprijinirea dezvoltarii durabile a oraselor - poli urbani de crestere; Domeniul major de interventie 1.1 - Planuri integrate de dezvoltare urbana; Sub-domeniul: Poli de crestere si contribuie alaturi de proiectul referitor la construirea pasajului suprateran la atingerea obiectivului strategic al Polului de crestere Craiova nr. 3 ce consta in „asigurarea unor servicii publice de calitate in Zona Metropolitana Craiova, prin extinderea si reabilitarea sistemelor de alimentare cu apa, canalizare, colectarea, reciclarea si depozitarea deseurilor si iluminat public”.

Asadar, proiectul **Dezvoltarea transportului ecologic al municipiului Craiova** se incadreaza in strategia locala, metropolitana, regionala si nationala de transport, prin faptul ca va conduce la modernizarea si dezvoltarea infrastructurii rutiere urbane si imbunatatirea accesibilitatii locale si regionale, a mobilitatii populatiei metropolitane, a bunurilor si serviciilor in vederea cresterii competitivitatii economice si dezvoltarii mediului de afaceri in Zona Metropolitana Craiova.

Concluzionand, proiectul propus reprezinta una din prioritatile municipalitatii, respectiv a polului de crestere Craiova, dat fiind faptul ca va contribui la imbunatatirea performantelor retelei de transport locale si regionale existente, in special prin reducerea costurilor de operare si a numarului de accidente, si respectiv prin cresterea vitezei de deplasare.

Documentul relevant	Mod de relationare
Programul Operational Regional Axa prioritara 1 - Sprijinirea dezvoltarii durabile a oraselor - poli urbani de crestere	Proiectul " Dezvoltarea transportului ecologic in municipiul Craiova " se incadreaza in Axa prioritara 1 - Sprijinirea dezvoltarii durabile a oraselor - poli urbani de crestere; Domeniul major de interventie 1.1 - Planuri integrate de dezvoltare urbana; Sub-domeniul: Poli de crestere
Strategia de Dezvoltare Locala a Municipiului Craiova	Proiectul " Dezvoltarea transportului ecologic in municipiul Craiova " se incadreaza in obiectivul strategic general nr. 5. "Dezvoltarea infrastructurii edilitare, a utilitatilor si serviciilor publice", Obiectivul specific 5.2 "Implementarea Conceptului Transportului Urban Durabil", Masura 5.2.1 - Modernizarea

Documentul relevant	Mod de relationare
	transportului public urban
Pasaj denivelat suprateran, peste intersectia de la km 0 a municipiului Craiova, in vederea preluarii traficului auto pe E 70, respectiv Calea Bucuresti-bulevardul NicolaeTitulescu	Proiectul “Dezvoltarea transportului ecologic in municipiul Craiova” contribuie alaturi de proiectul referitor la construirea unui pasaj suprateran la fluidizarea traficului rutier in municipiul Craiova
Fluidizarea traficului rutier in municipiul Craiova, pe axa de transport est - vest, prin reabilitarea bvd. Decebal - Dacia	Proiectul “Dezvoltarea transportului ecologic in municipiul Craiova” continua eforturile municipalitatii pentru modernizarea si dezvoltarea infrastructurii rutiere urbane si imbunatatirea accesibilitatii locale si regionale in vederea cresterii competitivitatii economice.
Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Sud-Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova	<i>Proiectul “Dezvoltarea transportului ecologic in municipiul Craiova” continua demersurile incepute de Municipiul Craiova prin proiectul Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Sud-Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova</i>
Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova -Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries	Proiectul “Dezvoltarea transportului ecologic in municipiul Craiova” contribuie alaturi de proiectul referitor la construirea unui pasaj subteran la fluidizarea traficului rutier in municipiul Craiova
MODERN - MObility, Development and Energy use Reduction - Mobilitate Dezvoltare si Reducerea Consumului de Energie	Proiectul “Dezvoltarea transportului ecologic in municipiul Craiova” contribuie alaturi de proiectul referitor la reducerea poluarii generate de transport, implementarea unor masuri de reducere a consumului de energie si respectul pentru mediu.
Planul National de Dezvoltare	Proiectul “Dezvoltarea transportului ecologic in municipiul Craiova” se incadreaza in prioritatea nationala de dezvoltare nr. 2, respectiv "Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii de transport"
Planul Regional de Dezvoltare	Proiectul “Dezvoltarea transportului ecologic in municipiul Craiova” se incadreaza in cea de-a doua prioritate regionala de dezvoltare, respectiv: "Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii regionale"
Planul integrat de dezvoltare	Proiectul “Dezvoltarea transportului ecologic in municipiul Craiova” se incadreaza in obiectivul strategic al Polului de crestere Craiova 3 ce consta in „Asigurarea unor servicii publice de calitate in Zona Metropolitana Craiova, prin extinderea si reabilitarea sistemelor de alimentare cu apa, canalizare,

Documentul relevant	Mod de relationare
	colectarea, reciclarea si depozitarea deseurilor si iluminat public”

2.9. Taxa pe valoarea adaugata

- Organizatia solicitanta este platitoare de TVA?

Da

Nu

2.10. Proiect generator de venit

- Proiectul pentru care se solicita finantarea este generator de venituri?

Da

Nu

2.11. Impactul asistentei financiare nerambursabile asupra implementarii proiectului

2.11.1 Asistenta financiara nerambursabila pe care o solicitati va avea rolul sa accelereze implementarea proiectului?

Da

Nu

Asistenta financiara nerambursabila solicitata in vederea realizarii proiectului propus va avea rolul sa accelereze implementarea proiectului deoarece fara aceasta finantare, proiectul s-ar putea realiza intr-un timp indelungat si nu ar putea respecta termenul de implementare impus in documentele locale de programare, date fiind resursele financiare limitate ale Consiliului Local al Municipiului Craiova. Obiectivul proiectului de dezvoltare a transportului ecologic in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova contribuie la atingerea obiectivului specific 5.2 din cadrul Strategiei de dezvoltare locala, respectiv "Implementarea Conceptului Transportului Urban Durabil", masura 5.2.1. "Modernizarea transportului public urban". Atingerea acestui obiectiv strategic de dezvoltare locala este prevazuta a se realiza pana in anul 2013.

Consideram ca acesta este un termen de finalizare foarte scurt in contextul in care bugetul local este relativ limitat iar in acelasi timp municipalitatea a constientizat ca respectarea termenelor de realizare a proiectelor definite in strategia de dezvoltare reprezinta angajamente ferme pentru reprezentantii acesteia fata de comunitatea locala si totodata necesitatea parcurgerii intr-un ritm adaptat realitatii a pasilor impusi in cadrul competitiei intre orase si regiuni. Oportunitatea de finantare a proiectului propus oferita prin Programul Operational Regional, Axa prioritara 1 constituie modalitatea cea mai buna de punere in aplicare a termenelor de finalizare a proiectelor prioritare pentru municipalitate, din domeniul infrastructurii rutiere, stabilite in cadrul Strategiei de Dezvoltare Locala.

2.11.2 Asistenta financiara nerambursabila pe care o solicitati este esentiala pentru implementarea proiectului?

Da

Nu

Asistenta financiara nerambursabila solicitata in vederea realizarii proiectului de fata va fi esentiala pentru implementarea proiectului, dat fiind faptul ca aceasta presupune o valoare destul de mare care depaseste posibilitatile financiare ale autoritatii locale. Municipalitatea si-a asumat un

rol foarte important in crearea tuturor premiselor de dezvoltare a infrastructurii rutiere de la nivelul municipiului Craiova, depunand eforturi sustinute si pentru imbunatatirea calitatii acestui sector. Imbunatatirea infrastructurii rutiere reprezinta pentru Primaria Municipiului Craiova un obiectiv strategic de dezvoltare locala si de aceea si-a stabilit in portofoliu, proiecte strategice de importanta deosebita, cum este si cazul proiectului de fata, care sa sprijine si sa intensifice dezvoltarea infrastructurii de transport in vederea fluidizarii traficului in cadrul Polului de Crestere Craiova.

2.12. Sustenabilitatea proiectului

Municipiul Craiova, in calitate de promotor al proiectului va asigura managementul acestuia prin echipa de proiect si alte departamente care gestioneaza tipurile de activitati propuse a se realiza in cadrul proiectului.

Municipiul Craiova si-a asumat responsabilitatea prin Declaratia de angajament anexata prezentei cereri de finantare ca va asigura intretinerea si functionarea infrastructurii nou reabilite pe o perioada de minim 5 ani dupa finalizarea proiectului.

Avand la baza analiza financiara a costurilor necesare pentru intretinerea infrastructurii au fost cuantificate beneficiile financiare aduse de implementarea proiectului, beneficii rezultate din reducerea costurilor necesare intretinerii si reparatiilor infrastructurii.

Desi, nu se poate vorbi de venituri propriu-zise in urma implementarii proiectului, deoarece este vorba de o infrastruktura publica, prin rezultatele pozitive ale analizei financiare, materializate intr-o reducere a costurilor, proiectul demonstreaza ca nu numai se autosustine ci isi poate materializa aceste beneficii in realizarea de investitii absolut necesare la nivelul municipiului. Dupa terminarea implementarii proiectului, Consiliul Local al municipiului Craiova va fi responsabil cu intretinerea infrastructurii.

Fiind o institutie a administratiei publice locale, sustenabilitatea institutionala a proiectului este asigurata. Infrastructura nou reabilitata va ramane in proprietatea si administrarea Consiliului Local al Municipiului Craiova.

Un rol important in continuarea activitatilor proiectului il prezinta experienta functionarilor publici care isi desfasoara activitatea in cadrul Primariei Municipiului Craiova in abordarea problemelor de infrastruktura si in derularea proiectelor cu finantare nerambursabila.

Proiectul se incadreaza in obiectivele strategice de dezvoltare ale municipiului Craiova si contribuie la realizarea obiectivelor Strategiei Nationale de Dezvoltare Regionala, ale Planului National de Dezvoltare si al Cadrelui National Strategic de Referinta, respectiv diminuarea disparitatilor de dezvoltare economica si sociala dintre Romania si media dezvoltarii statelor membre ale Uniunii Europene.

Proiectul poate fi un bun exemplu de implementare in regiune. Va contribui la imbunatatirea mediului de afaceri in zona si la cresterea competitivitatii economice. Proiectul are, de asemenea, un impact social si de stimulare economica prin reabilitarea infrastructurii de transport.

Implementarea cu succes a proiectului se va constitui intr-un exemplu de performanta si va spori gradul de punere in aplicare a strategiilor de dezvoltare locala, regionala si nationala, corelate cu cele de la nivel european.

Astfel, se poate aprecia ca Primaria Municipiului Craiova are capacitate institutionala, operationala si financiara de a asigura mentinerea, intretinerea si functionarea investitiei dupa incheierea proiectului si incetarea finantarii nerambursabile. In acest context, s-au identificat 3 aspecte ale sustenabilitatii proiectului:

Institutional - structura functionala care va asigura managementul investitiei dupa incetarea finantarii nerambursabile, respectiv dupa expirarea perioadei de garantie a lucrarilor va fi Serviciul Administrare si Intretinere Drumuri din cadrul Primariei Municipiului Craiova.

Serviciul Administrare si Intretinere Drumuri are ca atributiune principala, realizarea lucrarilor de reparatii curente si intretinere strazi, trotuare, alei din municipiul Craiova dupa expirarea perioadei de garantie a lucrarilor de investitii realizate.

Operational - in baza procedurilor de achizitie publica aferente se vor incheia contracte de executie lucrari si dirigentie de santier, cu clauze ferme in ceea ce priveste calitatea lucrarilor executate si a termenelor de finalizare a acestora;

Financiar - sursele de finantare in perioada investitionala vor fi asigurate de la bugetul local cat si de la bugetul de stat si Uniunea Europeana. In perioada operationala, sursele de finantare

pentru intretinerea infrastructurii de transport prevazute a fi modernizate prin prezentul proiect, vor fi asigurate de la bugetul local.

Sursele de finanțare ale proiectului constau în:

- resurse financiare atrase din partea Fondurilor Structurale in procent de 85% din valoarea cheltuielilor eligibile;
- resurse financiare atrase de la bugetul de stat, constând în TVA restituită aferentă cheltuielilor eligibile cat si cota de cofinantare de 13% din valoarea cheltuielilor eligibile;
- surse financiare atrase de la bugetul local pentru cota de cofinantare de 2% din valoarea cheltuielilor eligibile, cheltuielile neeligibile și TVA-ul aferent acestora.

Pentru demararea proiectului pre-finanțarea se acordă, în procent de maxim 30% din valoarea eligibilă a contractului încheiat. Aceasta reprezintă o resursă financiară sub forma economiei de costuri de capital.

Analiza fluxului net de numerar (cash flow -ul) demonstrează sustenabilitatea financiară a proiectului, respectiv faptul ca proiectul nu este supus riscului de a ramane fara disponibilitati de numerar cat si faptul ca pe tot intervalul de prognoza exista surse financiare de acoperire a costurilor de operare a investitiei. Se evidentiaza astfel, din analiza financiară a proiectului ca nivelul cash flow-ului net cumulat (neactualizat) este pozitiv in fiecare an de prognoza. Asadar, sustenabilitatea si solvabilitatea proiectului sunt asigurate avand in vedere valoarea pozitiva a rezultatului cumulat al fluxului net de numerar.

Ca o concluzie, se poate aprecia ca proiectul de fata este unul sustenabil din punct de vedere financiar intrucat rezultatul fluxurilor nete de numerar generate pe parcursul intregului interval de prognoza (20 ani) sunt pozitive. S-a luat in calcul ca sursa de finantare pentru etapa de operare a investitiei, alocarile de la bugetul Consiliului Local al Municipiului Craiova.

Concluziile analizei economico-financiare

Nivelul indicatorilor specifici de rentabilitate a proiectelor, având la bază o previziune realistă, un nivel al veniturilor și cheltuielilor extrase din piață, creează premisele ca rezultatele pozitive ale proiectului sa continue după terminarea perioadei de finanțare externă și, totodată, măsoară impactul major pe termen lung al programului asupra procesului mai amplu de dezvoltare ce poate fi menținut la nivel de sector și regiune. Aceasta este încă o dovadă a sustenabilității financiare.

Evaluarea financiară a investiției, determinată cu ajutorul indicatorilor VNAF/C (venitul net actualizat calculat la total valoare investiție) și RIRF/C (rata internă de rentabilitate calculată la total valoare investiție) exprimă necesitatea intervenției financiare din partea fondurilor structurale.

Indicatorii specifici de evaluare ai proiectului calculați atât la nivelul investiției totale cât și la nivelul contribuției proprii semnifică:

- necesitatea intervenției din partea Fondurilor Structurale;
- utilizarea eficientă a capitalurilor proprii investite;
- cantitatea optimă de intervenție financiară din partea fondurilor structurale;
- durabilitatea financiară a proiectului în condițiile intervenției financiare din partea fondurilor structurale.

Cumulativ, proiectul pe lângă rezultatele pozitive directe, generează, pe parcursul implementării și după implementare, o serie de *beneficii economice*, sociale și de mediu.

- Ameliorarea infrastructurii de acces;
- Cresterea nivelului de trai al populației
- Cresterea valorii terenului și a imobilelor prin creșterea atractivității zonelor învecinate locațiilor proiectului,

Implementarea proiectului va determina îmbunătățirea calității infrastructurii de transport în municipiul Craiova și zona metropolitană.

Indicatorii calitativi care permit evaluarea gradului de îndeplinire a acestui obiectiv sunt: .

- efectele biologice;
- creșterea calității vieții;
- dezvoltarea socială durabilă;

Beneficii Sociale

Beneficii de mediu:

2.13. Informare si publicitate

Activitatea de informare si publicitate	Durata estimata / Perioada de desfasurare	Costuri estimate (lei)
1.Comunicat de presa - privind inceperea proiectului	Prima luna a inceperii implementarii proiectului	1000 lei (fara TVA)
2.Panouri pentru afisare temporara (2 bucati)	Intreaga perioada a implementarii proiectului, plus inca 6 luni dupa incheierea acestuia.	2 X 3000 lei = 6.000 lei (fara TVA)
3.Placi pentru amplasare permanenta (2 bucati)	Amplasare permanenta la 6 luni dupa finalizarea lucrarilor	2 X 3000 lei = 6.000 lei (fara TVA)
4.Comunicat de presa - privind finalizarea proiectului	Ultima luna a finalizarii proiectului	1000 lei (fara TVA)

In vederea respectarii cerintelor regulamentelor comunitare de asigurare a vizibilitatii contributiei comunitare la proiect se vor intreprinde urmatoarele activitati de informare si publicitate in conformitate cu Manualul de Identitate Vizuala pentru Programul Operational Regional. Proiectul va beneficia de promovare si publicitate in randul comunitatii locale si nu numai, atat la inceputul lucrarilor de investitie cat si ulterior pe parcursul executiei. Promovarea proiectului vine si din necesitatea informarii populatiei privind lucrarile care se vor desfasura, devierea traficului si alte aspecte necesare a fi comunicate publicului larg.

1. Comunicat de presa lansare proiect

Comunicatul de presa va fi publicat in prima luna de implementare a proiectului si va lansa in mod oficial demararea proiectului. Structura comunicatului va fi in conformitate cu regulile prevazute in Manualul de identitate vizuala pentru Programul Operational Regional si va raspunde la intrebarile cheie care furnizeaza o informatie completa, respectiv, cine, ce, unde, cand, cum si de ce. Astfel, comunicatul de lansare a Proiectului "Dezvoltarea transportului ecologic in municipiul Craiova" de catre Consiliul Local al Municipiului Craiova, va include logo-ul Guvernului Romaniei, cel al beneficiarului, al Uniunii Europene, titlul comunicatului, data emiterii lui, logo-ul Fondurilor Structurale dar si logo-ul Regio. De asemenea, acesta va cuprinde informatii cheie despre proiect si va dezvolta elementele principale cuprinse in paragraful initial, detalii de evolutie, termene, etape ale proiectului, precum si, numele si datele de contact ale persoanei care in cazul unor solicitari, poate oferi mai multe informatii si detalii. Comunicatul de presa emis va fi tip B si va fi publicat intr-un ziar local si totodata pe site-ul autoritatii locale.

2. Panouri pentru afisare temporara

O alta activitate de informare si publicitate intreprinsa va fi amplasarea unor panouri temporare pentru santiere in constructie care contin elemente obligatorii conform Manualului de Identitate Vizuala precum, numele proiectului si al beneficiarului, valoarea sa, data inceperii si termenul limita de finalizare, organismul intermediar, autoritatea de management, logo-ul Uniunii Europene si al Guvernului Romaniei, logo-ul Regio si cel al Fondurilor Structurale. Panourile nu vor fi lipsite nici de sloganul „Investim in viitorul tau!” si nici de textul, „Regio este co-finantat de Uniunea Europeana prin Fondul European de Dezvoltare Regionala” iar cel putin 25% din suprafata sa va fi alocata contributiei Uniunii Europene. Panourile vor fi expuse pe toata perioada implementarii proiectului si inca 6 luni dupa incheierea acestuia.

3. Placi pentru amplasare permanenta

La o luna dupa finalizarea lucrarilor, panourile pentru afisare temporara vor fi inlocuite cu placi permanente explicative. Aceste placi vor respecta modelul celor prezentate in Manualul de Identitate Vizuala pentru Programul Operational Regional, respectiv, vor mentiona faptul ca proiectul a fost selectionat prin intermediul Regio si ca acesta este partial finantat de Uniunea Europeana prin Fondul European de Dezvoltare Regionala.

4. Comunicat de presa finalizare proiect

Comunicatul de presa va fi publicat in ultima luna de implementare a proiectului si va cuprinde o informare asupra proiectului si a rezultatelor sale in ziarul local cu cea mai mare audienta. Aditonal acestor informatii, comunicatul va include aceleasi elemente obligatorii ca si cel publicat la inceperea proiectului conform Manualului de Identitate Vizuala pentru Programul Operational Regional.

3. CONCORDANTA CU POLITICILE UE SI LEGISLATIA NATIONALA

3.1. Egalitatea de sanse

Unul dintre obiectivele prioritare ale Uniunii Europene il constituie participarea activa la economie si societate, in general, a tuturor cetatenilor europeni indiferent de sex, rasa, religie, varsta, dizabilitati sau orientare sexuala.

Egalitatea dintre femei si barbati reprezinta un drept fundamental, o valoare comuna a Uniunii Europene si o conditie necesara pentru indeplinirea obiectivelor de crestere, ocupare a fortei de munca si coeziune sociala la nivelul Uniunii Europene. Desi exista inca o serie de inegalitati, in ultimele decenii s-au inregistrat progrese semnificative pentru ca barbatii si femeile sa beneficieze de sanse egale. Acest lucru se datoreaza, in primul rand, legislatiei privind tratamentul egal, masurilor destinate sa integreze principiul egalitatii de sanse in toate politicile comunitare si masurilor specifice privind promovarea femeilor.

Numeroase acte legislative europene sunt dedicate egalitatii intre femei si barbati, in special, dispozitii cuprinse in tratate si directive privind accesul la locurile de munca, plata egala, protectia maternitatii, concediul pentru cresterea copilului, securitatea sociala si regimurile profesionale de securitate sociala.

Angajamentele Romaniei in ceea ce priveste implementarea acestor acte legislative, dispozitii si directive se reflecta si in sprijinirea proiectelor care contribuie la atingerea obiectivelor de imbunatatire a calitatii mediului inconjurator si promovare a egalitatii de sanse.

"Prin egalitate de sanse si de tratament intre femei si barbati se intelege luarea in considerare a capacitatilor, nevoilor si aspiratiilor diferite ale persoanelor de sex masculin si, respectiv, feminin si tratamentul egal al acestora" - art 1(2) din Legea nr. 202/2002 (r2), din 19.04.2009, Republicata in Monitorul Oficial, Partea I nr. 150 din 01.03.2007 - privind egalitatea de sanse si de tratament intre femei si barbati. Egalitatea de sanse a evoluat in ultima perioada devenind un concept mai larg care se refera nu doar la femei si barbati dar si relatia cu alte grupuri dezavantajate dintr-o societate.

In ceea ce priveste Primaria Municipiului Craiova, pe langa prevederile destinate sa asigure egalitatea de tratament intre femei si barbati, aceasta aplica atat in cadrul institutiei cat si in implementarea tuturor proiectelor elaborate, o legislatie antidiscriminare pentru a garanta niveluri minime de egalitate de tratament si de protectie pentru toti angajatii sai sau pentru persoanele cu care vine in contact. Aceste dispozitii vizeaza garantarea aplicarii unui tratament egal pentru toti, indiferent de:

- origine rasiala sau etnica;
- religie si convingeri;
- handicap;
- varsta.

Pe de alta parte, Primaria Municipiului Craiova doreste sa asigure participarea tuturor reprezentantilor societatii la promovarea egalitatii de tratament la nivel european. Aceasta presupune colaborarea cu o paleta larga de organizatii si organisme. Toate proiectele elaborate, promovate si implementate de primarie vizeaza atingerea obiectivelor Uniunii Europene privind cresterea economica durabila, ameliorarea calitativa si cantitativa a locurilor de munca si o mai mare coeziune sociala.

In implementarea proiectului, in activitatile si managementul acestuia, precum si in identificarea beneficiarilor se tine cont de principiul privind egalitatea de sanse, neexistand discriminari pe criterii de rasa, sex, religie, dizabilitati si varsta.

In toate activitatile derulate pana in prezent s-a respectat legislatia in domeniu, respectiv O.G. nr. 137/2007 republicata, privind prevenirea si sanctionarea tuturor formelor de discriminare,

cu toate modificarile si completarile ulterioare; Legea nr. 202/2002 republicata privind egalitatea de sanse intre femei si barbati cu modificarile si completarile ulterioare, lege ce transpune directive europene printre care si DE 76/2007/CEE pentru implementarea principiului egalitatii de tratament pentru barbati si femei referitor la accesul, ocuparea, pregatire profesionala, promovare si conditii de munca, modificata prin DE 2002/73/CE; DE 75/117/CEE pentru aplicarea principiului platii egale pentru femei si barbati; HG nr.1273/2000 privind aprobarea Planului national de actiune pentru egalitatea de sanse intre femei si barbati; HG nr.285/2004 privind aplicarea Planului national de actiune pentru egalitatea de sanse intre femei si barbati; Legea nr.448/2006 Republicată privind protectia si promovarea drepturilor persoanelor cu handicap.

Din cadrul echipei de implementare a proiectului fac parte atat persoane de sex masculin cat si persoane de sex feminin, acestea nefiind selectate in functie de rasa, religie sau varsta. Singurul criteriu pentru alegerea acestora fiind experienta in implementarea proiectelor cu finantare nerambursabila.

Procedurile de achizitie respecta reglementarile impuse prin contractul de finantare precum si legislatia nationala si sunt aplicate principiile transparentei si nediscriminarii pe tot parcursul derularii procesului de incheiere a contractelor. Astfel, proiectul va respecta legislatia in domeniul egalitatii de sanse si achizitiilor publice si anume O.U.G. nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de concesiune de servicii, modificata prin O.U.G. nr. 94/2007 si H.G. nr. 925/2006 pentru aprobarea normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de achizitie publica; HG nr.925/2006 pentru aprobarea normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de achizitie publică din Ordonanta de urgentă a Guvernului nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achizitie publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice si a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările si completările ulterioare; OUG nr.54/2006 privind regimul contractelor de concesiune de bunuri proprietate publică, cu modificările si completările ulterioare; HG nr.168/2007 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Ordonantei de urgentă a Guvernului nr. 54/2006 privind regimul contractelor de concesiune de bunuri proprietate publică. Atribuirea contractelor de achizitii necesare implementarii proiectului se va realiza in conformitate cu legislatia mentionata, cu respectarea urmatoarelor principii: nediscriminare, tratament legal, recunoastere reciproca, transparenta, proportionalitate, eficienta utilizarii fondurilor publice si asumarea raspunderii.

Se poate mentiona ca Primaria Municipiului Craiova are o politica a nediscriminarii pe care o implementeaza si la nivelul acestui proiect, ca de altfel in toate proiectele pe care le promoveaza, fiind prevazute astfel mecanisme de asigurare a egalitatii de sanse:

- In cadrul contractelor de achizitie ce se vor incheia prin proiect;
- Asigurarea de facilitati pentru accesul persoanelor cu dizabilitati se va realiza pe trotuare unde se vor amenaja spatii speciale corespunzatoare asigurarii acceselor persoanelor cu dizabilitati locomotorii conform normativelor in vigoare.
- Realizarea de locuri de parcare pentru persoanele cu dizabilitati marcate conform normativelor in vigoare.

3.2. Dezvoltarea durabila si eficienta energetica

Conform definitiei data in 1987 de catre Comisia Mondiala pe problematici de Mediu si Dezvoltare, dezvoltarea durabila este cea care satisface nevoile generatiilor prezente fara a compromite posibilitatea ca generatiile viitoare sa-si satisfaca propriile nevoi. Dezvoltarea durabila ofera o viziune pe termen lung a progresului care include nevoile sociale, economice si la nivel de mediu, nevoi pe plan local si global, si de asemenea, nevoi imediate si pe termen lung. In ceea ce priveste mediul inconjurator, provocarile merg de la schimbarea rapida a climei pana la disparitia biodiversitatii si cresterea deficitului de apa.

Astfel, prin dezvoltarea durabila se urmareste satisfacerea nevoile prezentului, fara a compromite posibilitatea generatiilor viitoare de a-si satisfaca propriile nevoi.

Problema cheie a dezvoltarii durabile o constituie reconcilierea dintre doua aspiratii umane, care prin continutul lor sustin necesitatea dezvoltarii economice si sociale, dar si a conservarii starii mediului inconjurator, ca singura cale pentru cresterea calitatii vietii.

Dezvoltarea durabila este o viziune, un mod de a gandi si a actiona. Nu va putea fi produsa doar de catre politici, ci trebuie pusa in aplicare de catre societatea intreaga, ca si un principiu

calauzitor care sa ne ghideze in toate deciziile importante pe plan economic si politic care pot sa ne afecteze pe noi toti. Strategia de dezvoltare durabila a municipiului Craiova pune accentul pe implicarea cetatenilor si a persoanelor direct interesate.

Preocuparile sustinute din partea autoritatii locale au fost semnalizate, propulsate si intensificate de un complex de procese diferite care ingrijoreaza tot mai mult atat autoritatile cat si populatia municipiului. Astfel, schimbarile climatice si utilizarea energiei curate, conservarea si gestionarea resurselor naturale, sanatatea publica, incluziunea sociala, demografia si migratia, provocarile legate de saracia si dezvoltarea durabila, educatia, cercetarea si finantarea publica constituie instrumente importante ale facilitarii tranzitiei catre modele mai durabile de productie si consum.

Impactul transporturilor asupra calitatii aerului a crescut data fiind cresterea numarului de autovehicule particulare si publice noi si cresterea mobilitatii pasagerilor si marfurilor, atat in cadrul transportului intern cat si international. Principalele emisii generate de sectorul de transport sunt: oxizi de azot, oxizi de sulf, pulberi in suspensie (PM), COV dar si metale grele.

Zgomotul reprezinta un subiect de ingrijorare, mai ales in aglomerarile urbane care sunt zone cu o mare vulnerabilitate din cauza densitatii mari a populatiei. Principala sursa a poluarii este traficul rutier. Autovehiculele din transportul public reprezinta, de asemenea, o sursa majora de zgomot si vibratii. Existenta transportului public de suprafata creste poluarea fonica, in special pe drumurile principale, acolo unde sunt concentrate mai multe linii de transport si unde liniile de transport in comun nu sunt separate si ierarhizate in functie de prioritati. Zgomotul si vibratiile generate de traficul rutier reprezinta, in mod clar, un fenomen in Craiova, care are un efect semnificativ asupra populatiei ce locuieste ori isi desfasoara activitatea in proximitatea zonelor cu trafic intens. Zgomotul si vibratiile generate de traficul rutier in zonele urbane provin in principal de la motoarele sau instalatiile de esapament.

Referitor la cerintele de refacere si protectie a mediului, prin certificatul de urbanism este solicitata fisa tehnica privind conditiile de protectie a mediului.

Proiectul contribuie la maximizarea beneficiilor in toate domeniile, respectiv economic, social si de mediu.

Monitorizarea mediului are o importanta deosebita, aceasta constituind mecanismul care permite verificarea eficienta a masurilor adoptate pentru reducerea impactului asupra mediului inconjurator.

Masuri de mediu necesare ameliorarii impactului asupra mediului:

CATEGORIE	MASURI	AUTORITATEA RESPONSABILA	
		Executie	Operare
1. Zgomote si vibratii	Constructie		
	1.Adoptarea de tehnici de constructie in vederea respectarii limitelor de zgomot impuse in zona de influenta a lucrarilor	contractor	-
	Operare		
	2.Intretinerea lunara a drumurilor tehnologice prin astuparea gropilor, completari si nivelari	-	Contractor/ beneficiar
2.Eliminarea deseurilor	Constructie		
	1.Instalarea de toalete ecologice in amplasamentul fronturilor de lucru si bazele de productie	contractor	-

	2.Eliminarea deseurilor la un interval de 2-3 zile	contractor	-
	Operare		
	3.Curatirea si inlaturarea namolurilor din decantoare si bazine vidanjabile	-	beneficiar
	4. Colectarea, transportul, si eliminarea deseurilor de catre contractori autorizati	-	beneficiar
3. Ape de suprafata, subterane, sol	Constructie		
	1.Organizarea si managementul santierului	Contractor	
	2.Prevenirea scurgerilor accidentale de combustibili. Alimentarea cu carburant se va realiza pe platform special amenajate.	Contractor	
	3. Interzicerea spalarii utilajelor in vecinatatea cursurilor de apa	Contractor	
	4.Reducerea infiltratiilor in apele subterane prin amplasarea pe platforme betonate acolo unde sunt necesare	Contractor	
	5.Stabilizarea malurilor in vederea controlarii eroziunilor (pavare cu dale din beton)	Contractor	
	Operare		
	6.Prevenirea scurgerilor accidentale de substante periculoase (uleiuri, alte substante periculoase)		beneficiar
4. Aer	Constructie		
	1.Intretinerea drumurilor de acces din incinta santierului si a bazelor de productie prin curatare si spalare periodica	Contractor	-
	2.Prevederea instalatiilor de stropire in zonele carierelor, balastierelor, a gropilor de imprumut, in special in perioada de vara	Contractor	-

	Operare		
	3.Monitorizarea nivelului de emisii in aer	-	beneficiar
5. Flora si Fauna	Constructie		
	1.Evaluarea si programarea lucrarilor de protectie a zonelor forestiere	Contractor	-
	Operare		
	2. Pasaje de trecere cu coridoare uscate acolo unde acestea sunt invecinate cu canale	Contractor	beneficiar
6.Mediul social si economic	Constructie		
	1.Amplasarea organizarii de santier, a drumurilor tehnologice, gropilor de imprumut, trebuie proiectata in conformitate cu cu specificatiile tehnice si inconjurate cu garduri de 1,5 m inaltime	Contractor	
	2.Marcarea locurilor unde se executa lucrari	Contractor	
	3.Controlul traficului si a facilitatilor de transport, astfel incit descarcarile accidentale sa fie evitate	Contractor	beneficiar
	4. Amplasarea instalatiilor sanitare in toate punctele de lucru	Contractor	
	Operare		
	5.Imbunatatirea trecerilor drumurilor existente	Contractor	beneficiar
	7. Peisajul	Constructie	
1.Reabilitarea peisajului dupa perioada de constructie		Contractor	
2.Folosirea ca surse necesare materialelor de constructie numai a gropilor de imprumut autorizate		Contractor	
3.Stabilizarea solurilor impotriva eroziunii		Contractor	

	Operare		
	4. Plantarea arborilor si arbustilor in vederea reabilitarii peisajului	Contractor	Beneficiar

Alte aspecte considerente:

- serviciile de intretinere a drumului vor fi necesare si asigurate in conformitate cu cerintele si prevederile de siguranta si protectie.

Solutiile tehnice alese prin proiect contribuie la reducerea impactului asupra cursurilor de apa si canalelor de irigatii, avind in vedere masurile propuse de stabilizare a malurilor, in vederea reducerii si incetinirii eroziunii, precum si mentinerea unui nivel al calitatii apei, in conformitate cu standardele in vigoare:

- aliniamentul final propus a luat in considerare toate aspectele majore de mediu
- solutii tehnice ce au in vedere minimizarea eroziunilor si poluarii apelor
- solutii tehnice ce au in vedere minimizarea impactului asupra vecinatatilor
- solutii tehnice ce au in vedere minimizarea impactului zgomotului si vibratiilor

Au fost luate in considerare toate recomandarile in vedera protejarii mediului inconjurator, raspunzind astfel cerintelor de mediu.

3.3. Societatea informationala si noile tehnologii

O societate informationala se naste intr-un mediu in care marea majoritate a membrilor ei are acces la tehnologii IT&C si utilizeaza frecvent tehnologiile informationale, atat pentru instruire si perfectionare profesionala, cat si pentru activitati personale privind rezolvarea unor probleme economice, sociale, etc. Societatea informationala reprezinta o noua etapa a civilizatiei umane, un nou mod de viata calitativ superior care implica folosirea intensiva a informatiei in toate sferile activitatii si existentei umane, cu un impact economic si social major. Societatea informationala permite accesul larg la informatie al membrilor sai, un nou mod de lucru si de cunoastere, amplifica posibilitatea globalizarii economice si a cresterii coeziunii sociale.

Societatea informationala integreaza obiectivele dezvoltarii durabile, bazata pe dreptate sociala si egalitatea sanselor, protectie ecologica, libertate, diversitate culturala si dezvoltare inovativa, restructurarea industriei si a mediului de afaceri.

Modelul european de societate informationala se caracterizeaza prin:

- interventia guvernamentala si a partenerilor sociali
- interconectivitatea si standardele deschise
- sustenabilitatea mediului
- sustenabilitatea sociala
- diversitatea culturala si lingvistica
- orientarea spre respectarea drepturilor civile
- cadrul de reglementari si coordonare la nivel international.

Efectele benefice ale utilizarii pe scara larga a tehnologiei informatiei si comunicatiilor la locul de munca, in relatia cu autoritatile si institutiile publice, in afaceri, in viata de zi cu zi sunt de necontestat.

Alimentarea cu energie spatii pentru parcare

In Municipiul Craiova, in tronsonul cuprins intre intersectia Str. Calea Bucuresti cu Str. Sararilor si intersectia cu strada Grigore Plesoianu, mai precis in zona blocurilor T5-T6 si respectiv intre Poarta 1 Electroputere si breteaua de coborare la pasajul Electroputere, se vor realiza parcare auto.

In aceste parcare se vor realiza puncte de incarcare rapida a vehiculelor cu tractiune electrica sau mixta.

Aceste puncte de reincarcare, pentru fiecare parcare, vor asigura posibilitatea de reincarcare a autovehiculelor pentru maxim 50% din capacitatea locurilor de parcare.

Astfel se vor realiza 3 alimentari in curent alternativ la tensiunea de 0,4 kV din TDRI al posturilor de transformare existente in zona (conform plansei nr. 05), cu cabluri tip ACYABY 3x150+70 mmp, se vor monta la capat o firida tip E2+4 si un BMPT pentru masura energiei.

Pentru parcare din zona blocurilor N1, N2, N3, N4 si N5 se va executa din PT 63, (amplasat la intrarea in statia de betoane Sucpi SA) o plecare in lungime de 150m, cu cablu tip ACYAbY 3x150+70 mmp care va alimenta o firida tip E2+4, conform planului de situatie.

Pentru parcare din zona poarta 1 Electroputere se va executa din PT 708 (amplasat in spatele blocului R5), o plecare in lungime de 150m, cu cablu tip ACYAbY 3x150+70 mmp care va alimenta o firida tip E2+4, conform planului de situatie.

Pentru parcare din zona benzinarie OMV-Hotel Emma se va executa din PT 708 (amplasat in spatele blocului R5), o plecare in lungime de 300m, cu cablu tip ACYAbY 3x150+70 mmp care va alimenta o firida tip E2+4, conform planului de situatie.

De asemenea se va organiza unui sistem informational prin care populatia sa poata comunica constructorului nemulțumirile provocate de lucrările de construcție (praf, zgomot etc.). Se propune crearea unei linii telefonice în cadrul organizării de șantier și desemnarea unui angajat din partea constructorului care să contabilizeze toate nemulțumirile cetățenilor, urmând ca după analizarea acestora, ele să fie soluționate. Numărul de telefon la care pot fi primite reclamațiile cetățenilor va fi mediatizat în presa locală și afișat în sediul primăriei.

3.4. Achizițiile publice

Achizitiile publice demarate/ efectuate pana la depunerea cererii de finantare

Nr. crt.	Obiectul contractului	Valoarea contractului (Lei)	Data începerii procedurii	Data finalizării procedurii	Procedura urmată
1	Achiziție expertiză tehnică, DALI, studii teren, studiu circulație, PT, CS, DE, DTAC asistenta tehnica din partea proiectantului	826.800,73	31.05.2011	17.08.2011	Licitatie deschisa

Achiziții publice preconizate după depunerea cererii de finanțare

Nr. crt.	Obiectul contractului	Valoarea estimată a contractului (Lei)	Data estimativă a începerii procedurii (ll / aaaa)	Data estimativă a finalizării procedurii (ll / aaaa)	Procedura urmată
1	Comunicat de presa incepere proiect	1.000,00	Luna 1, anul 1	Luna 1, anul 1	Achiziție directă
2	Achiziționare panouri temporar pentru vizibilitate proiect	6.000,00	Luna 4, anul 1	Luna 4, anul 1	Achiziție directă
3	Dirigentie de santier pe parcursul derularii lucrarilor de executie	345.820,00	Luna 2, anul 1	Luna 4, anul 1	Achiziție directă
4	Executie lucrari	25.221.591,00	Luna 1, anul 1	Luna 4, anul 1	Licitatie deschisa
5	Achiziționare placi permanente	6.000,00	Luna 11, anul 2	Luna 12, anul 2	Achiziție directă
6	Comunicat de presa finalizare proiect	1.000,00	Luna 1, anul 3 (luna 25)	Luna 1, anul 3 (luna 25)	Achiziție directă

INFORMAȚII PRIVIND ELABORAREA STUDIULUI DE FEZABILITATE / DOCUMENTAȚIEI DE AVIZARE A LUCRĂRILOR DE INTERVENȚII

- Data lansării procedurii de achiziție pentru elaborarea studiului de fezabilitate / documentației de avizare a lucrărilor de intervenții: 12/09/2011
- Data elaborării documentației de avizare a lucrărilor de intervenții: 21/12/2011
- Data ultimei actualizări a documentației de avizare a lucrărilor de intervenții: nu este cazul

4 FINANȚAREA PROIECTULUI

4.1 Bugetul proiectului

Nr.crt	Denumirea capitolelor și subcapitolelor	Cheltuieli neeligibile	Cheltuieli eligibile	TOTAL (RON)	TVA
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)+(4)	(6)
1 Cap.1 - Cheltuieli pentru achiziția și amenajarea terenului					
1.1	Achiziția terenului	0.00	0.00	0.00	0.00
1.2	Amenajarea terenului	0.00	36,000.00	36,000.00	8,640.00
1.3	Amenajări pentru protecția mediului	0.00	621,646.00	621,646.00	149,195.04
TOTAL CAPITOL 1		0.00	657,646.00	657,646.00	157,835.04
2 Cap.2 - Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului					
2.1	Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 2		0.00	0.00	0.00	0.00
3 Cap.3 - Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică					
3.1	Studii de teren	0.00	0.00	0.00	0.00
3.2	Obținerea de avize, acorduri și autorizații	0.00	5,385.00	5,385.00	787.32
3.3	Proiectare și inginerie	0.00	265,823.00	265,823.00	63,797.52
3.4	Consultanță	0.00	0.00	0.00	0.00
3.5	Asistență tehnică	0.00	359,811.00	359,811.00	86,354.64
TOTAL CAPITOL 3		0.00	631,019.00	631,019.00	150,939.48
4 Cap.4 - Cheltuieli pentru investiția de bază					
4.1	Construcții și instalații	0.00	23,964,824.00	23,964,824.00	5,751,557.76
4.2	Dotări de specialitate	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 4		0.00	23,964,824.00	23,964,824.00	5,751,557.76
5 Cap.5 - Cheltuieli privind organizarea de șantier					
5.1	Organizarea de șantier	0.00	599,121.00	599,121.00	143,789.04
5.1.1	Construcții și instalații aferente organizării de șantier	0.00	569,165.00	569,165.00	136,599.60
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării de șantier	0.00	29,956.00	29,956.00	7,189.44

5.2	Cote legale	0.00	201,530.00	201,530.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 5	0.00	2,396,482.00	2,396,482.00	575,155.68
6 Cap.6 - Cheltuieli diverse și neprevăzute					
6.1	Diverse și neprevăzute	0.00	2,396,482.00	2,396,482.00	575,155.68
	TOTAL CAPITOL 6	0.00	2,396,482.00	2,396,482.00	575,155.68
7 Cap.7 - Cheltuieli pentru audit, informare și publicitate					
7.1	Audit	0.00	0.00	0.00	0.00
7.2	Informare și publicitate	0.00	14,000.00	14,000.00	3,360.00
	TOTAL CAPITOL 7	0.00	14,000.00	14,000.00	3,360.00
8 Cap.8 - Alte cheltuieli neeligibile					
8.1	Alte cheltuieli neeligibile	0.00		0.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 8	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL GENERAL		0.00	28,464,622.00	28,464,622.00	6,782,637.00

4.2 SURSE DE FINANȚARE A PROIECTULUI

NR. CRT.	SURSE DE FINANȚARE	VALOARE
I	Valoarea totală a proiectului, din care :	35,247,259.00
a.	Valoarea neeligibilă a proiectului	0.00
b.	Valoarea eligibilă a proiectului	28,464,622.00
c.	TVA	6,782,637.00
II	Contribuția proprie în proiect, din care :	569,292.44
a.	Contribuția solicitantului la cheltuieli eligibile	569,292.44
b.	Contribuția solicitantului la cheltuieli neeligibile	0.00
III	TVA*	6,782,637.00
IV	ASISTENȚĂ FINANCIARĂ NERAMBURSABILĂ SOLICITATĂ	27,895,329.56

5. CERTIFICAREA CERERII DE FINANTARE

Confirm ca informatiile incluse in aceasta cerere si detaliile prezentate in documentele anexate sunt corecte si asistenta financiara pentru care am aplicat este necesara proiectului pentru a se derula conform descrierii.

De asemenea, confirm ca nu am la cunostinta nici un motiv pentru care proiectul ar putea sa nu se deruleze sau ar putea fi intarziat.

Inteleg ca daca cererea de finantare nu este completa cu privire la toate detaliile si aspectele solicitate, inclusiv aceasta sectiune, ar putea fi respinsa.

Prezenta cerere a fost completata avand cunostinta de prevederile articolelor 473, 474, 479-484 din Codul Penal adoptat prin Legea nr. 301/2004.

Data:

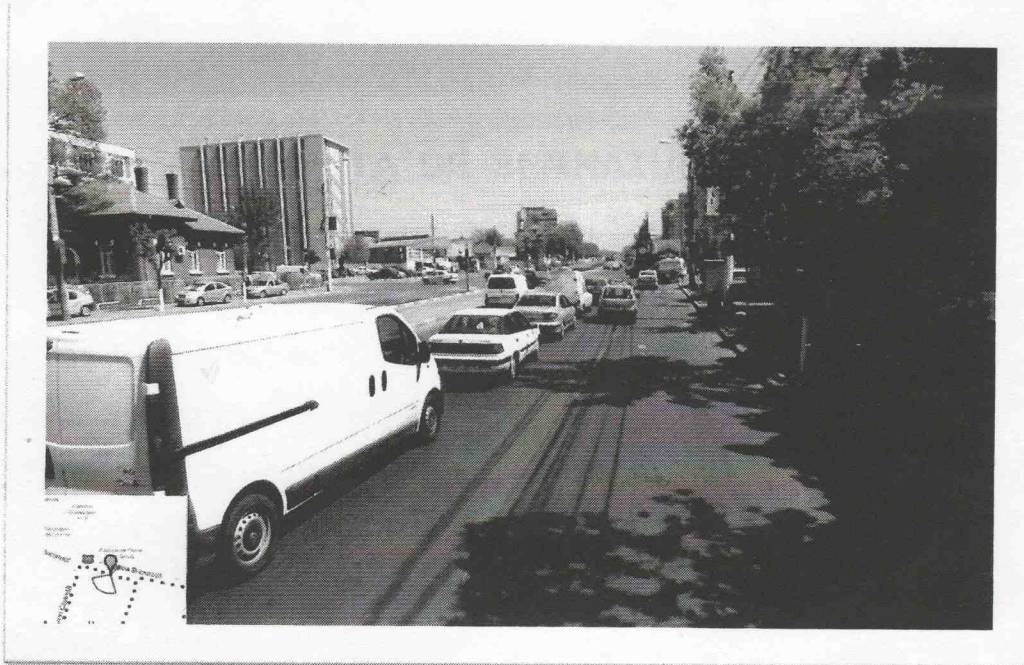
Prenumele si numele

**Antonie Solomon
Primar**

Semnatura

Beneficiar/ Beneficiary:
Municipiul Craiova

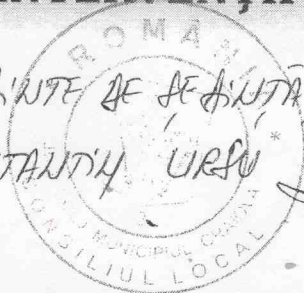
**DEZVOLTAREA TRANSPORTULUI ECOLOGIC
ÎN MUNICIPIUL CRAIOVA**



- VOL. 1 PIESE SCRISE -

**FAZA: DOCUMENTAȚIE DE AVIZARE A LUCRĂRILOR DE
INTERVENȚII**

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
CONSTANȚA URȘU



Proiectant/Designer:
S.C. IRIMAT Cons S.R.L.



MEMORIU TEHNIC

(1) DATE GENERALE

1. DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII:

Dezvoltarea transportului ecologic în municipiul Craiova

2. AMPLASAMENTUL

Amplasamentele propuse se află în intravilanul municipiului Craiova. Lucrările de intervenție aferente acestui proiect se desfășoară după cum urmează:

- Reabilitarea sistemului de alimentare cu energie electrică pentru tramvaie, inclusiv modernizarea stațiilor intermediare de redresare a tensiunii, și a centrelor de alimentare a sectoarelor, se vor realiza pe următoarele amplasamente:
 - Depoul de Tramvaie și bv. Dacia, pe sectorul de drum cuprins între depou și intersecția cu Calea Severinului + stația de redresare din incinta depoului
 - Calea Severinului, pe sectorul de drum cuprins între intersecția cu bv. Dacia și intersecția cu str. Maria Tănase
 - bv. Nicolae Titulescu
 - Calea București, pe sectorul de drum cuprins între intersecția cu str. Jan Negulescu și intersecția cu bv. Decebal, inclusiv ramurile aferente bretelelor de urcare și coborâre a tramvaielor pe Pasajul Electroputere + stația de redresare din zona Cinematografului Patria
 - bv. Decebal, pe sectorul de drum cuprins între intersecția cu Calea București și intersecția cu str. Caracal + stația de redresare din cart. Lăpuș



- str. Henry Ford până la bucla de întoarcere a tramvaielor la Uzinele Ford România
- Spațiile de parcare se vor realiza pe tronsonul cuprins între intersecția cu str. Sărarilor și intersecția cu str. Grigore Pleșoianu, mai precis în zona blocurilor T5 * T6 și respectiv între Poarta 1 Electroputere și breteaua de coborâre la Pasajul Electroputere.
- Realizarea pistelor pentru bicicliști, se vor executa pe:
 - str. Calea București, pe sectorul de drum cuprins între intersecția cu bv. Carol I și intersecția cu B-dul Decebal
 - bv. Nicolae Titulescu
 - str. Calea Severinului, pe sectorul de drum cuprins între intersecția cu str. Maria Tănase și intersecția cu bv. Dacia
- Reabilitarea părții carosabile a străzii Calea București se va realiza pe sectorul de drum cuprins între intersecția cu bv. Carol I și intersecția cu B-dul Decebal.

3. TITULARUL INVESTIȚIEI

Municipiul CRAIOVA

4. BENEFICIARUL INVESTIȚIEI

Municipiul CRAIOVA

5. ELABORATORUL STUDIULUI



S.C. IRIMAT CONS SRL

Adresa : Ploiești str. Șipote nr 3 Bloc 151 B Jud. Prahova
Punct de lucru Craiova: B-dul Nicolae Romanescu nr. 39, clădirea TCIF, etaj II.

Telefon/fax : 0351/428 003 e-mail: office@irimatcons.ro



(2) DESCRIEREA INVESTIȚIEI

1. SITUAȚIA EXISTENTĂ A OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

Starea tehnica din punctul de vedere al asigurarii cerintelor esentiale de calitate in constructii conform legii

În prezent, municipiul Craiova se confrunta cu un nivel ridicat al poluarii aerului datorat in principal traficului auto, dar si activitatilor industriale reprezentate de termocentralele Craiova I si II si a altor activitati industriale. De asemenea nivelul de zgomot este destul de ridicat.

Un alt factor care contribuie la cresterea poluarii o reprezinta faptul ca imbracamintea asfaltica este deteriorata, intersectiile nu sunt amenajate corespunzator ducand la ambuteiaje, poluare a aerului si fonica. De asemenea nu exista spatii amenajate pentru biciclisti circulatia acestora facandu-se pe carosabil ceea ce implica producerea de accidente si un disconfort pentru acestia tinand cont de faptul ca trebuie sa circule printre masini respectiv in noxele si zgomotul produse de acestea.

De asemenea Municipiul Craiova se confrunta cu o deficiente majora In gestionarea locurilor de parcare. Aceasta situație se manifesta cu pregnanță in zonele aglomerate ale orașului, acolo unde sunt concentrate cea mai mare parte a instituțiilor socio-culturale, administrative, bancare, de învățământ, a spatiilor comerciale, zonelor de recreere, etc. Prelungirea perioadelor de vârf de trafic din timpul unei zile obișnuite, suprapusa cu deficitul de spatii de parcare, face ca numărul si durata ambuteiajelor din centrul municipiului si zonele imediat adiacente sa crească sensibil.

Datorita traficului, nivelul poluării este mare si in multe zone ale orașului, noxele depășesc limitele permise. Aceasta aglomerare si solicitare de locuri de parcare in aceasta zona este determinate de activitatea socio-economica culturala concentrata in acest spațiu.

Deoarece in zona centrala se constata fluxuri mari de pietoni care se suprapun peste fluxuri auto importante, traficul auto generând un impact negativ asupra regenerării urbane. In acest context, insuficienta unor spatii de parcare in imediata sa vecinătate va avea drept consecință, in primul rând, incapacitatea riveranilor de a-si găsi un loc de parcare in apropierea locuinței, iar in al doilea rând, diminuarea gradului de accesibilitate in zona, atât pentru



forța de muncă angajată în cadrul instituțiilor publice și private cât și pentru cei ce apelează la serviciile furnizate de către acestea.

Datorită frecvenței sporite a bicicliștilor întâlniți în trafic, riscul accidentărilor și al evenimentelor rutiere crește substanțial. Prezența bicicletelor laolaltă cu participanții la trafic impune o atenție sporită din partea șoferilor, ceea ce în condițiile unui trafic intens este greu de realizat.

În Municipiul Craiova începând cu anul 1987 funcționează o rețea de transport în comun deservită de tramvaie, care face legătura între Fabrica de Autoturisme Ford și Termocentrala Isalnita cu o lungime de 34,4 km, pe două fire de câte 17,2 km.

Rețeaua de transport în comun deservită de tramvaie cuprinde 3 trasee și anume:

- traseul liniei 100 - PECO - ELECTROPUTERE;
- traseul liniei 101 - Izvorul Rece - FORD;
- traseul liniei 102 - TERMO - FORD.

Sistemul energetic de alimentare în curent continuu din Municipiul Craiova, a fost calculat în cadrul investiției inițiale de introducere a transportului în comun cu tramvaiul și prezentat în studiul energetic proiect ISLGC nr. 4269/1987.

Alimentarea rețelei de contact a tramvaielor se face din 3 stații de redresare amplasate în zone diferite ale orașului, în apropierea traseului.

Alimentarea în curent alternativ a stațiilor de redresare ale regiei de transport se realizează din 4 stații de transformare ale SC CEZ DISTRIBUTIE SA, prin cabluri din aluminiu tip ACXSY având secțiunea 1x150 mmp.

Tensiunea de alimentare a stațiilor de redresare este de 20 kV c.a. în sistem trifazat.

Lungimea totală a cablurilor de 20 kV este de 24.300 m, după cum urmează:

1. Stația nr.1 - Stația 110/20/6 kV Craiova Est - 3 buc x 300 m = 900 m;
2. Interconexiunea Stația nr.1 - Stația nr.2 - 3 buc x 3.200 m = 9.600 m;
3. Stația nr. 2 - Stația 110/20 kV Craiova Centru - 3 buc x 1.200 m = 3.600 m;
4. Stația nr.3 - Stația 110/20 kV Prefabricate - 3 buc x 1.600 = 4.800 m;
5. Stația nr.3 - Stația 110/35/20/6 kV Craiova - 3 buc x 1.800 m = 5.400 m.

Alimentarea rețelei de contact din cele trei stații de redresare se realizează prin cabluri 1 kV din aluminiu multifilar, tip ACYEY cu diametrul de 1x 300 mm.

Tensiunea de alimentare mers în gol a liniei de contact este de 0,64 kV cc. Legăturile dintre stațiile de redresare și sectoarele de rețea este centrelor de alimentare și întoarcere sunt realizate în prezent cu cabluri de aluminiu tip ACYEY



1x300 mmp montate câte două în paralel, pentru fiecare polaritate. Lungimea totală a cablurilor în curent continuu este de cca 22.400 m, astfel:

- 7.600 m pentru sectoarele alimentate din Stația nr.1 (Lapus), astfel:
 - o 4.000 m, sector 1-1 (bucla Ford-IMA)
 - o 2.000 m, sector 1-2 (ITMA-poarta 2 Electroputere)
 - o 1.600 m, sector 1-3 (poarta 2 Electroputere-Fac. De Mecanica)
- 7.800 m pentru sectoarele alimentate din Stația nr.2 (Patria), astfel:
 - o 6.000 m, sector 2-1 (Fac. De Mecanica-stația de redresare 2)
 - o 600 m, sector 2-2 (stația de redresare 2-Spitalul Filantropia nr.2)
 - o 1.200 m, sector 2-3 (Spitalul Filantropia nr.2-SIF Oltenia)
- 7.000 m pentru sectoarele alimentate din Stația nr.3 (Depou), astfel:
 - o 400 m, sector 3-1 (Depou Tramvai)
 - o 1.000 m, sector 3-2 (SIF Oltenia-RAT Craiova)
 - o 5.600 m, sector 3-3 (RAT Craiova-Centru comercial Marlorex)

Legătura între stația de redresare și sectoarele de rețea este realizată cu cabluri de aluminiu de joasă tensiune tip ACYEEY 1X300 mm² – 1 KV montate câte două în paralel pentru fiecare polaritate (fir aerian – sînă).

Cablurile care alimentează sectoarele ACYEEY 1X300 mm² 1 KV ies pe stalpii indicați pe planurile de situație, câte două pentru fiecare polaritate (la stalpi adiacenți). Pe acești stalpi există montate cutii de conexiune echipate cu separatoare verticale (centre de alimentare și întoarcere).

Din cutiile de conexiune sunt realizate următoarele legături:

- Spre firul de contact, pozate aerian, cabluri Fsff 4x(1x95) mmp.
- Spre sînă de cale ferată, pozate subteran, cabluri Fsff 4x(1x95) mmp.

Rețelele de alimentare în c.a. și c.c. au fost puse în funcțiune în anii 1987, având peste 25 ani de funcționare. În acest timp cablurile au fost deseori reparate ca urmare a defectelor de izolație cauzate de infiltrarea apei prin mantaua izolantă, cât și ca urmare a deteriorării, și chiar ruperii, acestora din cauza intervențiilor utilajelor la lucrări efectuate în vecinătatea traseelor LES. Există pe aceste cabluri un număr deosebit de mare de mîsoane, care reprezintă puncte slabe în funcționare.

Izolația cablurilor este îmbătrînită și poate genera accidente, dar și poluarea solului ținînd cont de faptul că aceste cabluri sunt vechi și confecționate din plumb și protejate într-un înveliș metalic.

Soluțiile de preluare prin punți de egalizare a sectoarelor ca nu mai pot fi alimentate direct au generat pierderi de tensiune, putere și energie făcînd tot mai dificilă alimentarea și funcționarea tramvaielor.

Linia aeriană de contact, aflată în funcțiune de circa 25 de ani, a atins un nivel



ridicat de degradare, cu o uzura medie a firului de contact mai mare de 50 %, în zona ELECTROPUTERE până la circa 80 %, ajungând până la clemele fixatoarelor. Pe tot traseul se manifestă, în diferite grade, uzura clemelor fixatoarelor. Suplimentar degradării cauzate de exploatare, linia de contact a mai suferit și circa 20-30 defecte accidentale, ruperi provocate de cauze exterioare, respectiv incidente provocate de utilaje cu gabarite mari, aflate în regim de trafic.

Lungimea liniei aeriene de contact, de peste 34 km și porțiunile de la capete situate în câmp deschis, prezintă în permanentă pericolul primirii unor lovituri de trăsnet cu implicații asupra instalațiilor, materialului rulant și pasagerilor.

Pentru proiect au fost elaborate 2 expertize tehnice după cum urmează:

- expertiza tehnică drum elaborate de expert tehnic Anca Grigoras.
- expertiza tehnică instalații electrice elaborate de expert tehnic Christescu Mihail.

Descrierea situației existente și a degradărilor constatate sunt prevăzute în aceste 2 expertize tehnice anexate prezentei documentații.

Valoarea de inventar a construcției:

Din datele aflate în contabilitatea beneficiarului respectiv Municipiul Craiova au rezultat următoarele valori:

1. Valoare de inventar drum : 63 485 693.04 lei
2. Valoare de inventar rețea de contact : 159 000 lei

Actul doveditor al forței majore după caz:

Nu este cazul.



2. CONCLUZIILE RAPORTULUI DE EXPERTIZA TEHNICA

- PREZENTAREA A CEL PUȚIN DOUĂ OPȚIUNI

Pentru proiectul de față au fost elaborate 2 expertize tehnice: expertiza tehnica drum elaborator expert tehnic Anca Grigoras și expertiza tehnica instalații electrice elaborator expert tehnic Christescu Mihail.

Pentru drum:

Se propun două opțiuni, având soluții constructive diferite:

Soluția 1:

Îndepărtarea îmbracamintii asfaltice degradate prin frezare 6-10cm grosime, realizarea reparațiilor, înlocuirea structurii rutiere degradate cu o structură rutieră echivalentă și asternerea a cel puțin un strat de binder de criblură de 6cm grosime și un strat de uzură din MASF 16 de 4cm grosime.

În profil transversal strada va menține numărul de benzi de circulație de pe fiecare sens cu redistribuirea lățimii fiecărei benzi în vederea îmbunătățirii amenajării benzilor de selecție a traficului și accesului în intersecții.

Se va analiza posibilitatea re poziționării persoanelor în stațiile de tramvai, în sensul amplasării acestora după intersecții, în sensul de mers, și reconfigurarea intersecțiilor respective pentru realizarea benzii suplimentare de stocaj.

Se va trata cu atenție amenajarea rostului dintre banda carosabilă adiacentă căii de tramvai și calea de tramvai, datorită rigidității diferite a celor două structuri, cea carosabilă și cea a căii de tramvai.

Pe trotuare se vor amenaja spații speciale corespunzătoare asigurării acceselor persoanelor cu dizabilități locomotorii conform normativelor în vigoare.

Pistele pentru bicicliști se vor executa doar pe str. Calea București, pe sectorul de drum cuprins între intersecția cu bv. Carol I și Pasajul denivelat Electroputere, pe celelalte sectoare de drum existând numeroase tronsoane pe care, din cauza



dimensiunii restrânse a domeniului public, acestea nu se pot proiecta în zona trotuarelor ci doar pe partea carosabilă.

Pe trotuare, după zona verde se pot amenaja piste de biciclisti cu lățime de 2m pentru cele cu dublu sens și 1m pentru cele cu un sens, cu reducerea lățimii trotuarelor și menținerea aliniamentului copacilor și al stâlpilor de iluminat. Pe sectoarele de drum în care lățimea unuia din trotuare nu permite realizarea bilaterală a pistelor de biciclete, se va analiza posibilitatea traversării, la nivelul intersecțiilor, cu preluarea fluxului ciclist pe un singur trotuar, cu bandă dublă, câte una pentru fiecare sens, având lățimea minimă de 2m.

În dreptul parcarilor amenajate în zona trotuarului și adiacent suprafeței carosabile a drumului pista de biciclisti se va realiza fie între spațiul de parcare și zona pietonală adiacentă parcarii, fie după zona verde limitrofă, cu afectarea lățimii trotuarului.

Traversarea intersecțiilor se va face, de regulă, pe carosabil, pistele fiind delimitate prin marcaj, adiacent marcajelor trecerilor pentru pietoni din intersecțiile tranzitate.

Se vor executa la trotuare reparații la îmbracamintea din mixtura asfaltică degradată, ce se va îndepărta și se va înlocui cu beton asfaltic BA8 de 4cm grosime. Pentru refacerea trotuarelor acolo unde acestea sunt complet degradate și pentru pistele pentru biciclisti se va adopta o soluție cu îmbracamintea din mixtura asfaltică BA8 de 4cm grosime asternută pe beton de ciment C8/10 de 10cm grosime și fundație din balast sau nisip.

Prin proiect se va urmări realizarea unor declivități în profil longitudinal și transversal care să asigure scurgerea și evacuarea rapidă a apelor pluviale de pe carosabil.

Ca măsură obligatorie trebuie creat un sistem de colectare și evacuare a apelor pluviale funcțional, prin desfundarea canalizării existente și suplimentarea gurilor de scurgere, după caz.

Pentru pistele de biciclisti în măsura în care este posibil, se va asigura

preluarea apelor meteorice de gurile de preluare a apelor pluviale existente, iar în cazul în care acest lucru nu este posibil se vor suplimenta gurile de preluare a apelor pluviale.

Delimitarea pistelor de biciclisti in raport cu spatiul pietonal se va face prin borduri mici ingropate ceea ce va asigura scurgerea apelor si nu va crea disconfort utilizatorilor si accidente.

Bordurile de incadrare se vor completa si cele deteriorate se vor inlocui cu borduri noi, iar capacele caminelor de vizitare si gurile de scurgere se vor aduce la noua cota a imbracamintii rutiere.

În zona parcarilor ce se urmează a se amenaja, bordurile de incadrare a pomilor vor depasi doar putin cota stratului de uzura al sistemului rutier al parcarilor, pentru a permite depasirea chenarelor din borduri de catre elementele de caroserie ale autovehiculelor, permitand astfel utilizarea la maxim a noilor spatii de parcare amenajate in zona trotuarelor.

Zonele verzi de pe trotuar si insula mediana se vor amenaja astfel incit sa evite stationarea pamintului sau a apei pe carosabil si se vor prevedea plantatii de pomi si arbusti, gazon, etc

Se vor suplimenta spațiile de parcare si pe tronsonul cuprins între intersecția Căii București cu str. Sărarilor și str. Grigore Pleșoianu, mai precis în zona blocurilor T5 * T6 și respectiv între Poarta 1 Electroputere și breteaua de coborâre la Pasajul Electroputere.

Se va urmări o amenajare corespunzătoare a intersecțiilor cu celelalte drumuri publice si se va realiza o semnalizare a circulației pe toate aceste strazi prin amplasarea de indicatoare rutiere si realizarea de marcaje rutiere. Pe lângă delimitarea cu borduri a aliniamentelor laterale ale pistelor, acolo unde este necesară separarea față de zona parcarilor adiacente pistei sau în alte zone cu



pericol mai ridicat pentru bicicliști se vor amplasa și alte elemente separatoare și de protecție, precum stâlpi de delimitare, etc.

Solutia 2:

- Frezare mixturi asfaltice pe 20 cm
- Beton de asfalt de 20 cm grosime
- Realizarea pistelor pentru bicicliști ce se vor executa pe:
 - str. Calea București, pe sectorul de drum cuprins între intersecția cu bv. Carol I și primul pasaj de trecere denivelată peste calea ferată din cart. Lăpuș
 - bv. Nicolae Titulescu
 - str. Calea Severinului, pe sectorul de drum cuprins între intersecția cu str. Maria Tănase și intersecția cu bv. Dacia
- Reabilitarea părții carosabile a străzii Calea București pe sectorul de drum cuprins între intersecția cu bv. Carol I și primul pod de traversare peste calea ferată, din cart. Lăpuș.

Principiul care s-a avut la bază pentru alegerea variantei de realizare a lucrărilor a fost „pretul cel mai scăzut” și „solutia tehnica optima”

- **Scenariul recomandat de către expert**

Scenariul recomandat Solutia 1

- **Avantajele scenariului recomandat -**

S-a adoptat Solutia 1 datorită:

- costului semnificativ mai mic al investiției, raportat la nivelul necesitatilor de trafic din municipiu, prin colectarea și conducerea apelor la emisari;
- din punct de vedere tehnic fiind o soluție care necesită un timp mult mai mic de execuție;
- confortului ridicat și zgomotului redus cu suprafața de rulare din îmbrăcăminte asfaltică.

Dezavantaje:

- întreținerea este mai costisitoare



- durata de viata mai redusa decat in cazul imbracamintii din beton

Solutia 2 :

Avantaje:

- durata de viata mai mare a imbracamintii
- rezistenta mai buna la traficul greu

Dezavantaje

- pret de cost mai ridicat,
- durata de realizare este mai mare
- disconfort datorat zgomotului produs de autovehicule

Pentru instalatii electrice :

Pentru instalatiile electrice a fost elaborata expertiza tehnica avand ca elaborator pe Christescu Mihail.

Au fost propuse 4 solutii:

Pentru realizarea practica a actiunii vizate de Beneficiar si Investitor, din analiza solutiilor tehnice care pot fi aplicate, au fost realizate si sunt prezentate in documentatia de fata mai multe variante de scenarii de actiuni posibile.

In structura celor patru variante V_1 - V_4 exista urmatoarele elemente comune, nediferentierea ca tehnologie de montaj, tipodimensiuni de materiale si cantitati, vizand instalatiile de joasa tensiune:

- Inlocuirea actualelor conductoare de joasa tensiune tip ACY EY 1x300 mm² cu conductoare tip CYEAbY 1x185mm² din cupru, deasemeni cate 2 conductoare in paralel pe calea de curent. Se recomanda utilizarea conductoarelor armate cu banda de protectie din otel, pentru o mai buna rezistenta mecanica;
- Inlocuirea actualelor cutii de racordare cu carcase cu grad ridicat de protectie (IP 66, IK 10), protectie generala ExtD, rezistente la scantei si asigurate impotriva patrunderii prafului. se vor monta incuietori neaccesibile persoanelor neautorizate, altele decat cele din personalul operativ al Exploatatorului. Intrarea conductoarelor electrice se va realiza prin presetupe cu acelasi grad de protectie.



În interior în afara separatorului se va monta o bară de PE pentru racordarea elementelor a căror legare de protecție la priza de pământ se împ

- Înlocuirea actualelor conductoare de racord la liniile de contact, păstrand numărul, tipul și secțiunea celor existente
- Refacerea (înlocuirea) actualelor prize de pământ artificiale
- subterane pentru cutiile de racordare, respectând normele specifice de proiectare și montaj
- Înlocuirea actualelor fire de contact (calea de curent aeriană) cu conductoare metalice, cel puțin în zona Electroputere în care deteriorarea este excesivă. Înlocuirea privește și clemele de contact și auxiliarele de montaj aferente conductorului aerian.

Diferențierea variantelor V_1 - V_4 se realizează prin caracteristicile tehnice și de montaj ale cablurilor de 20 kV, inclusiv de soluția tehnică și tehnologică aplicată acestora.

Variantele V_1 - V_2 mențin structura existentă pentru rețeauă de 20 kV cu interconexiune între stațiile de redresare SR-1 Lapus și SR-2 Patria utilizând cablu de 20 kV:

- monofilar tip NA2xS(FL)2y 1x150 mm², câte 3 cabluri pe fider în varianta V_1 ;
- trifilar torsadat tip TA2x(FL)2Y 3x150 mm² câte 1 cablu pe fider în varianta V_2 .

Variantele V_3 și V_4 mențin structura existentă pentru dubla alimentare la 20kV a stației de redresare SR-3 Depou din stațiile 110/20kV Prefabricate și Craiova și dublarea alimentării pentru stațiile de redresare SR-1 Lapus din stația 110/20kV Craiova Est, respectiv SR-2 Patria din stația 110/20kV Craiova Centru; prin preluarea în stațiile de 110/20kV a câte unei celule de 20kV (rezerva existentă în stațiile 110/20kV, sau nouă achiziționată și montată ca extindere, și instalarea celui



de-al doilea fider, utilizand cablu de 20 kV:

- monofilar tip NA2xS(FL)2y 1x150 mm², cate 3 cabluri pe fider in varianta V₃;
- trifilar torsadat tip TA2x(FL)2Y 3x150 mm² cate 1 cablu pe fider in varianta V₄.

VARIANTA 1

Avantaje:

- solutie tehnica simpla, utilizata ca actiune de reparatie nu necesita documentatie tehnica suplimentara
- lungimea de sapatura egala cu traseul existent permite evacuarea cablurilor vechi fara actiuni suplimentare

Dezavantaje:

- nu sunt

VARIANTA 2

Avantaje:

- solutie tehnica simpla, utilizata ca actiune de reparatie nu necesita documentatie tehnica suplimentara
- lungimea de sapatura egala cu traseul existent permite evacuarea cablurilor vechi fara actiuni suplimentare

Dezavantaje:



- datorita lungimilor de livrare limitate necesita mai multe puncte de innadire (mufare) pe fiecare tronson destinat alimentarii statiilor de redresare SR-2 Patria si SR-3 Depou

VARIANTA 3

Avantaje:

- solutie tehnica de alimentare dublu radiala, crescand siguranta in functionare pentru statiile de redresare SR-1 Lapus si SR-2 Patria
- Reduce lungimea de cablu necesara cu 5100 m fata de varianta 1

Dezavantaje:

- impune sapatura suplimentara fata de traseul de montaj 3200 m pentru evacuarea cablului de interconexiune dintre SR-1 Lapus si SR-2 Patria, actiune obligatorie de factura ecologica datorita structurii acestui cablu – manta de plumb si izolatie din hartie imbibata cu ulei
- impune actiuni si cheltuieli suplimentare legate de cele 2 celule noi in statiile 110/20 kV Craiova Est si Craiova Centru
- impune studiu de solutie pentru schimbarea solutiei de alimentare existenta a statiilor de redresare SR-1 Lapus si SR-2 Patria

VARIANTA 4

Avantaje:

- solutie tehnica de alimentare dublu radiala, crescand
- siguranta in functionare pentru statiile de redresare
- SR-1 Lapus si SR-2 Patria



- Reduce lungimea de cablu necesara cu 1700 m fata de varianta 2 (cablu trifilar torsadat)

Dezavantaje:

- impune sapatura suplimentara fata de traseul de montaj 3200 m pentru evacuarea cablului de interconexiune dintre SR-1 Lapus si SR-2 Patria, actiune obligatorie de factura ecologica datorita structurii acestui cablu – manta de plumb si izolatie din hartie imbibata cu ulei
- impune actiuni si cheltuieli suplimentare legate de cele 2 celule noi in statiile 110/20 kV Craiova Est si Craiova Centru
- impune studiu de solutie pentru schimbarea solutiei de alimentare existenta a statiilor de redresare SR-1 Lapus si SR-2 Patria

VARIANTA PROPUSA DE EXPERT

In urma analizei comparative a avantajelor si dezavantajelor care apar in prezentarea variantelor V1-V4, recomandarea Expertului pentru o anume varianta propusa se refera la **Varianta 1** (varianta principala propusa)

Linia de contact:

1. **Varianta 1: realizarea traverselor din cablu de tractiune de otel zincat Φ 11 mm;**
2. **Varianta 2: realizarea traverseelor din sarma otelita Φ 6 mm, asa cum sunt in prezent;**

Avantajele variantei 1 constau intr-o siguranta in functionate superioara si posibilitatea procurarii cu mai multa usurinta, pentru lucrarile de mentenanta;



dezavantajul variantei 1 îl constituie imposibilitatea eventualei reutilizări a armaturilor demontate din actuala rețea de contact, pentru lucrări de mentenanță ulterioare.

Avantajul variantei 2 constă în faptul că pot fi refolosite, ca piese de schimb, după terminarea lucrărilor, armaturile existente în actuala linie de contact care se vor demonta și recondiționa.

dezavantajul variantei 2 îl constituie posibilitățile de procurare a sarmei oțelite Φ 6 mm tot mai reduse, pentru lucrările de mentenanță și o siguranță în funcționare mai redusă.

Recomandarea expertului este pentru varianta 1, care conferă o mai mare siguranță în funcționare și stabilitate a liniei de contact.

(3) DATE TEHNICE ALE INVESTITIEI

1. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE BAZĂ ȘI A CELOR REZULTATE CA NECESARE DE EFECTUAT ÎN URMA LUCRĂRILOR DE BAZĂ

Necesitatea realizării acestui proiect rezidă din dificultățile tot mai mari întâmpinate de participanții la traficul rutier în tranzitarea arterelor rutiere ale orașului și gradul înalt de poluare. **Realizarea proiectului va contribui la reducerea emisiilor poluante prin încurajarea folosirii mijloacelor de transport ecologice respectiv: tramvai, autovehicule electrice și biciclete. Folosirea mijloacelor de transport ecologice respectiv tramvai și biciclete va contribui la desconggestionarea traficului, dar și la reducerea emisiilor poluante ceea ce va crea premisele unei dezvoltări economice și sociale durabile.** Aceste dificultăți își au originea atât în creșterea spectaculoasă a parcului auto rezident în municipiul Craiova (respectiv al numărului de autovehicule aparținând persoanelor fizice juridice), cât și în imposibilitatea modificării corespunzătoare a tramei stradale existente.



Referitor la reabilitarea sistemului de alimentare a tramvaielor și modernizarea stațiilor de redresare sunt de menționat următoarele aspecte care evidențiază necesitatea și oportunitatea intervențiilor care sunt stabilite prin proiect:

- Din anul 1987, anul inaugurării transportului public cu tramvaiul în Craiova, nu au mai fost executate lucrări de intervenții la cablurile de alimentare în curent continuu și nici la cele în curent alternativ, situație care a dus la avarii repetate la cablurile îngropate, precum: străpungeri ale izolației cablurilor și la capetele terminale din cofrete din cauza supraîncălzirii. Aceste cabluri au durata normată de funcționare expirată.
- Mai multe deficiente s-au constatat în centrele de alimentare a2-3 din stația de redresare 2 (și centrele a3-5 și a3-6 din stația de redresare nr. 3, care nu fac însă obiectul prezentului proiect)
- Avariile din sistemul de alimentare a tramvaiului au condus la depășirea căderii de tensiune în firul de contact și în șină, creând probleme în exploatare.

Sunt deci necesare și oportune intervențiile de înlocuire a cablurilor, atât a celor de alimentare în curent continuu și alternativ cât și a rețelei de contact, precum și reabilitare/modernizare a stațiilor de redresare și a centrelor/punctelor de alimentare a rețelei de contact.

Se va studia posibilitatea realizării de spații de parcare pe tronsonul cuprins între intersecția cu str. Sărarilor și intersecția cu str. Grigore Pleșoianu, mai precis în zona blocurilor T5, T6 și respectiv între Poarta 1 Electroputere și breteaua de coborâre la Pasajul Electroputere.

Având în vedere ideea unor viitoare reglementări, pe care le au în vedere autoritățile locale, privind accesul autovehiculelor în zona centrală a municipiului și reducerea emisiilor poluante la nivel de municipiu, se vor stabili măsuri concertate de încurajare a utilizării în trafic a unor vehicule nonpoluante, a vehiculelor cu motoare electrice sau hibride. În acest sens, se are în vedere ca pentru spațiile de parcare adiacente părții carosabile a străzii Calea București să se instituie reglementări privind parcare vehiculelor cu motoare termice și respectiv rezervări de locuri pentru parcare vehiculelor nonpoluante.

Tot în sensul sprijinirii utilizării în trafic, într-o măsură tot mai mare, a vehiculelor nonpoluante se vor realiza puncte de reîncărcare rapidă pentru vehiculele cu tracțiune electrică sau mixtă. Aceste puncte de reîncărcare, pentru fiecare din parcări, vor trebui să asigure, la început, posibilitatea de

reîncărcare a acumulatorilor pentru un număr de 20% din totalul autoturismelor din fiecare parcare, iar pentru viitor să permită posibilitatea extinderii capacității de reîncărcare pentru 50% din numărul locurilor din parcare.

Necesitatea creării unor piste pentru biciclete rezidă din creșterea gradului de aglomerare a traficului rutier și din tendința generală de trecere la modalități de transport alternative. Transportul cu bicicleta va constitui o alternativă tot mai uzitată și în același timp ecologică de transport în zonele urbane extrem de aglomerate. În consecință, crearea de piste pentru biciclete pe principala arteră rutieră a municipiului pe relația Est-Vest, reprezentată de str. Calea București (sectorul de drum cuprins între intersecția cu bv. Carol I și intersecția cu bv. Decebal) - bv. Nicolae Titulescu - str. Calea Severinului (sectorul de drum cuprins între intersecția cu str. Maria Tănase și intersecția cu bv. Dacia), va facilita un transport ecologic, alternativ celui existent, pe cea care este probabil cea mai aglomerată arteră rutieră a orașului.

Referitor la reabilitarea carosabilului străzii Calea București, sectorul de drum cuprins între bv. Carol I și primul pasaj de trecere denivelată peste calea ferată din cart. Lăpuș se reliefează următoarele aspecte, din punct de vedere al necesității și oportunității intervențiilor:

- În prezent îmbrăcămintea rutieră pe Calea București este deteriorată pe toată lungimea sectorului supus intervențiilor, în special din cauza fenomenului de îmbătrânire a lianților bituminoși din mixturile asfaltice. Îmbrăcămintea din mixturi asfaltice prezintă fisuri, faiantări și, local, chiar desprinderi de material în jurul unor guri de preluare a apelor pluviale sau cămine de vizitare.
- Degradări accentuate ale îmbrăcămintei rutiere asfaltice sunt situate și în vecinătatea căii de rulare a tramvaielor, unde din cauza neefectuării la timp a reparațiilor la calea de rulare (aceasta urmând a fi reabilitată în cadrul proiectului "Modernizarea infrastructurii de transport în comun pentru fluidizarea traficului forței de muncă între cele două platforme industriale ale polului de creștere Craiova"), au apărut infiltrări ale apelor meteorice pe sub dalele prefabricate. De asemenea, din cauza transmiterii vibrațiilor de la calea de rulare a tramvaielor, au apărut cedări ale materialului rutier, rupturi, prăbușiri locale, etc. Degradările carosabilului generate de transmiterea vibrațiilor sunt în general longitudinale, în zona adiacentă căii de rulare a tramvaielor, fisurile propagându-se însă și în masa stratului de uzură.
- Refacerea îmbrăcămintii asfaltice este în acest caz o necesitate pentru asigurarea unor condiții de trafic cât mai bune, respective a siguranței în trafic, prin reducerea fenomenelor de pendulare a vehiculelor și ocolire a



zonelor degradate, creșterea confortului în trafic și a vitezei medii de deplasare, reducerea aglomerării și ambuteiajelor auto, și implicit reducerea emisiilor poluante.

a) Lucrari de drum

Conform concluziilor expertizei tehnice principalele probleme care trebuiesc rezolvate sunt:

indepartarea imbracamintii asfaltice degradate prin frezare 6-10cm grosime, realizarea reparatiilor, inlocuirea structurii rutiere degradate cu o structura rutiera echivalenta si asternerea a cel puțin un strat de binder de criblura de 6cm grosime si un strat de uzura din MASF 16 de 4cm grosime.

În profil transversal strada va mentine numarul de benzi de circulatie de pe fiecare sens cu redistribuirea latimii fiecărei benzi in vederea imbunatatirii amenajari benzilor de selectie a traficului si accesului in intersectii.

Se va analiza posibilitatea repositionarii persoanelor in stațiile de tramvai, în sensul amplasării acestora după intersecții, în sensul de mers, și reconfigurarea intersecțiilor respective pentru realizarea benzii suplimentare de stocaj.

Se va trata cu atentie amenajarea rostului dintre banda carosabila adiacenta caii de tramvai si calea de tramvai, datorita rigiditatii diferite a celor doua structuri, cea carosabila si cea a caii de rulare a tramvaielor.

Pe trotuare se vor amenaja spatii speciale corespunzatoare asigurarii acceselor persoanelor cu dizabilitati locomotorii conform normativelor in vigoare.

Pe trotuare, dupa zona verde, se pot amenaja piste de biciclisti cu latime de 2m pentru cele cu dublu sens si 1m pentru cele cu un sens, cu reducerea latimii trotuarelor si mentinerea aliniamentului copacilor și al stâlpilor de iluminat. Pe sectoarele de drum în care lățimea unuia din trotuare nu permite realizarea bilaterală a pistelor de biciclete, se va analiza posibilitatea traversării, la nivelul intersecțiilor, cu preluarea fluxului ciclist pe un singur trotuar, cu bandă dublă, câte una pentru fiecare sens, având lățimea minimă de 2m

În dreptul parcărilor amenajate în zona trotuarului și adiacent suprafeței carosabile a drumului pista de biciclisti se va realiza fie între spațiul de parcare și zona pietonală adiacentă parcării, fie după zona verde limitrofă, cu afectarea lățimii trotuarului.

Traversarea intersecțiilor se va face, de regulă, pe carosabil, pistele fiind delimitate prin marcaj, adiacent marcajelor trecerilor pentru pietoni din intersecțiile tranzitate.

Se vor executa la trotuarele reparatii la îmbracamintea din mixtura asfaltică degradată, ce se va îndepărta și se va înlocui cu beton asfaltic BA8 de 4cm grosime. Pentru refacerea trotuarelor acolo unde acestea sunt complet degradate și pentru pistele pentru biciclisti se va adopta o soluție cu îmbracaminte din mixtura asfaltică BA8 de 4cm grosime asternută pe beton de ciment C8/10, de 10cm grosime și fundație din balast sau nisip.

Prin proiect se va urmări realizarea unor declivități în profil longitudinal și transversal care să asigure scurgerea și evacuarea rapidă a apelor pluviale de pe carosabil.

Ca măsură obligatorie trebuie creat un sistem de colectare și evacuare a apelor pluviale funcțional, prin desfundarea canalizării existente și suplimentarea gurilor de scurgere, după caz.

Pentru pistele de biciclisti în măsura în care este posibil, se va asigura preluarea apelor meteorice de gurile de preluare a apelor pluviale existente, iar în cazul în care acest lucru nu este posibil se vor suplimenta gurile de preluare a apelor pluviale.

Bordurile de încadrare se vor completa și cele deteriorate se vor înlocui cu borduri noi, iar capacele caminelor de vizitare și gurile de scurgere se vor aduce la noua cotă a îmbracamintii rutiere.

Zonele verzi de pe trotuar și insula mediană se vor amenaja astfel încât să evite staționarea pământului sau a apei pe carosabil și se vor prevedea plantații de pomi și arbuști, gazon, etc

Se vor suplimenta spațiile de parcare și pe tronsonul cuprins între intersecția str. Calea București cu str. Sărarilor și str. Grigore Pleșoianu, mai precis în zona blocurilor T5 * T6 și respectiv între Poarta 1 Electroputere și breteaua de coborâre la Pasajul Electroputere.

Se va urmări o amenajare corespunzătoare a intersecțiilor cu celelalte drumuri publice și se va realiza o semnalizare a circulației pe toate aceste strazi prin amplasarea de indicatoare rutiere și realizarea de marcaje rutiere. Pe lângă delimitarea cu borduri a aliniamentelor laterale ale pistelor, acolo unde este necesară separarea față de zona parcarilor adiacente pistei sau în alte zone cu pericol mai ridicat pentru bicicliști se vor amplasa și alte elemente separatoare și de protecție, precum stâlpi de delimitare, etc.

Pentru a rezolva aceste probleme au fost proiectate următoarele tipuri de lucrări:

- a) refacere carosabil și construirea de noi benzi de circulație
- b) redimensionarea intersecțiilor
- c) construirea de piste noi de bicicliști
- d) reamplasarea și modernizarea stațiilor de autobuz și tramvaie
- e) crearea de noi locuri de parcare pentru autovehiculele clasice și cele electrice
- f) crearea de noi trotuare acolo unde este cazul.
- g) asigurarea scurgerii apelor

Refacere carosabil și construirea de noi benzi de circulație

Datorită îmbătrânirii îmbrăcămintelor asfaltice și a fenomenelor de tasare și apariției fisurilor s-au proiectat lucrări de refacere carosabil. Acestea au rolul de a îmbunătăți portanța drumului și a asigura scurgerea optimă a apelor, apa fiind unul din principalele cauze ale degradării sistemului rutier. S-au re-proiectat elementele geometrice ale strazii după cum urmează:



- parte carosabila variabila 2x 7.00 -14.80 m
- panta parte carosabila 2,50%
- trotuar proiectat latime 2 m
- panta trotuar 2%
- parcare proiectata latime 5,5 m
- panta parcare 2,5%
- piste biciclisti 1 m
- panta pista biciclisti 2%

Pentru sistemul rutier existent s-a proiectat urmatorul sistem rutier:

- frezare 6-10 cm imbracaminti asfaltice degradate
- 6 cm +R binder BAD 25 cu bitum modificat
- 4 cm MASF 16.

Pentru largiri s-a proiectat sistem rutier nou in urmatoarea alcatuire:

- 15 cm strat de forma din balast
- 35 cm balast
- 30 cm strat de piatra sparta
- 6 cm strat de baza din AB2
- 6 cm BAD 25 cu bitum modificat
- 4 cm MASF 16

Redesenarea intersectiilor

Avand in vedere faptul ca configuratia actuala a intersectiilor nu mai raspunde cerintelor actuale a traficului acestea au fost modernizate pentru a spori capacitatea lor de stocaj prin crearea de benzi suplimentare de stocaj si



mutarea peroanelor de tramvai după intersecție ceea ce va conduce la fluidizarea traficului.

Construirea de piste noi de bicicliști

Având în vedere reducerea poluării în Municipiul Craiova și datorită faptului că nu există piste de bicicliști acestea au fost proiectate de-a lungul străzii fie adiacent cu partea carosabilă sau cu trotuarul. Acolo unde acest lucru nu a fost posibil acestea se continuă pe carosabil.

Pistele de bicicliști au lățimea de 1m fiind flancate de borduri, cu pantă de 2% și au următorul sistem rutier:

- balast 10 cm
- beton C8/10 10 cm
- mixtura asfaltică BA 8 – 4 cm.

Reamplasarea și modernizarea stațiilor de autobuz și tramvai

Având în vedere necesitățile de trafic actual și necesitatea asigurării unei viteze de circulație cât mai mare s-a proiectat reamplasarea stațiilor de autobuz și tramvai.

Astfel pentru stațiile de autobuz având în vedere faptul că sarcinile statice sunt mai mari decât cele dinamice acestea s-au proiectat din beton. Sistemul rutier proiectat pentru stațiile de autobuz este:

- 35 cm balast
- 15 cm balast stabilizat
- folie propilena
- 20 cm BCR 4.5

Pentru peroanele de tramvai a fost prevăzută reamplasarea unui număr de 10 peroane de tramvai. Sistemul rutier propus este similar celor de la trotuare:

- 10 cm balast
- 10 cm beton C8/10



- 4 cm BA8

Crearea de noi locuri de parcare pentru autovehiculele clasice si cele electrice

Pentru acest proiect a fost re-proiectata o parcare cu 10 locuri si au fost proiectate un numar de 83 de noi locuri de parcare. Sistemul rutier proiectat pentru parcare este :

- 35 cm balast
- 15 cm balast stabilizat
- folie propilena
- 20 cm BCR 4.5

Parcarile pot fi prevazute cu instalatii de incarcare a autovehiculelor electrice avand in vedere posibilitatea ca in viitor pe aceasta strada vor circula si autovehicule electrice.

S-au respectat reglementările în vigoare, privind numarul de locuri de parcare rezervate vehiculelor ce transporta persoane cu handicap.

Crearea de noi trotuare acolo unde este cazul

Adiacent cu parcarile proiectate a fost proiectat si trotuarul nou de 1,50 m latime.

Aducerea la cota a caminelor si mutarea dispozitivelor de scurgere a apelor

Avand in vedere faptul ca se modifica elementele geometrice ale strazii si faptul ca mai ales acolo unde au fost construite bretelele dispozitivele de preluare a apelor pluviale sunt degradate s-au proiectat lucrari de aducere la cota a caminelor si mutarea dispozitivelor de preluarea a apelor pluviale din carosabil la limita trotuarului.

ACCESSE PENTRU PERSOANE CU HANDICAP LOCOMOTOR

La intersectii, statiile de autobuz si persoanelor de tramvai, bordurile de incadrare a carosabilului se vor monta in pozitie semiingropata pentru a usura trecerea persoanelor cu handicap locomotor care se deplaseaza in scaune cu rotile.



Latimea rampei de trecere va fi de minim 1,50 m, panta va fi de 5 – 8 %, iar bordura ingropata va avea lumina de 3 cm, conform normativului 051/2001 aprobat cu ordinul MLPAT 649/2001.

Instalatii electrice

Prezenta documentatie propune executia urmatoarelor lucrari:

1. Reabilitarea sistemului de alimentare cu energie electrica pentru tramvaie
 - Cabluri alimentare curent alternativ 20 kV
 - Cabluri alimentare curent continuu 640 V
2. Alimentare cu energie electrica spatii pentru parcare

Reabilitarea sistemului de alimentare cu energie electrica pentru tramvaie

Cabluri de alimentare in curent alternativ 20 kV

Inlocuirea cablurilor de alimentare in curent alternativ statiilor de redresare ale regiei de transport se realizeaza din 4 statii de transformare ale SC CEZ DISTRIBUTIE SA in doua variante tehnice (valabile pentru fiecare tip de traseu ales):

1. cu cabluri de energie de medie tensiune cu izolatie din polietilena reticulata si manta de polietilena termoplastica, cu protectie longitudinala si transversala impotriva patrunderii apei tip NA2XS(FL)2Y avand sectiunea 1x150 mmp.

Lungimea traseelor de cabluri este de 3x8.100m dupa cum urmeaza:

1. Statia nr.1 - Statia 110/20/6 kV Craiova Est - 3 buc x 300 m = 900 m;
2. Interconexiunea Statia nr.1 - Statia nr.2 - 3 buc x 3.200 m = 9.600 m;
3. Statia nr. 2 - Statia 110/20 kV Craiova Centru - 3 buc x 1.200 m = 3.600 m;
4. Statia nr.3 - Statia 110/20 kV Prefabricate - 3 buc x 1.600 = 4.800 m;
5. Statia nr. 3 - Statia 110/35/20/6 kV Craiovita - 3 buc x 1.800 m = 5.400 m.

Structura actuala de alimentare a statiilor de redresare presupune:

- Alimentarea statiei 3 din doua statii 110/20 kV, Craiovita si Prefabricate, direct.

- Alimentarea stăției 2 dintr-o singură stație 110/20 kV, Craiova Centru, direct și prin interconexiune cu stația 1 din stația 110/20 kV Craiova Est.
- Alimentarea stăției 1 dintr-o singură stație 110/20 kV, Craiova Est, direct și prin interconexiune cu stația 2 din stația 110/20 kV Craiova Centru.

Varianta nr.1 propune păstrarea schemei actuale de alimentare, conform Fig.1.

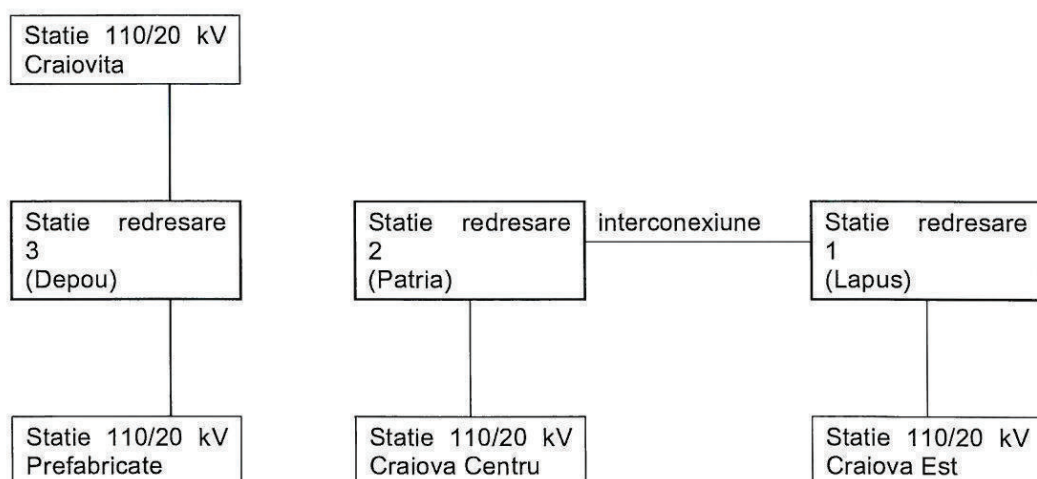


Fig.1 Schema de alimentare la tensiunea de 20 kV a stațiilor de redresare (situație existentă și var.1 – înlocuire pe același traseu)

Cablurile de alimentare în curent continuu 0,64 kV

Înlocuirea cablurilor de alimentare a rețelei de contact dintre cele trei stații de redresare se realizează prin câte două cabluri 1 kV din cupru multifilar, tip CYEAbY 1 x 185 mm² în paralel în lungime totală de 2x5.600m după cum urmează:

- 7.600 m pentru sectoarele alimentate din Stația nr.1 (Lapus), astfel:
 - 4.000 m, sector 1-1 (bucla Ford-IMA)
 - 2.000 m, sector 1-2 (ITMA-poarta 2 Electroputere)
 - 1.600 m, sector 1-3 (poarta 2 Electroputere-Fac. De Mecanica)
- 7.800 m pentru sectoarele alimentate din Stația nr.2 (Patria), astfel:
 - 6.000 m, sector 2-1 (Fac. De Mecanica-stația de redresare 2)
 - 600 m, sector 2-2 (stația de redresare 2-Spitalul Filantropia nr.2)
 - 1.200 m, sector 2-3 (Spitalul Filantropia nr.2-SIF Oltenia)
- 7.000 m pentru sectoarele alimentate din Stația nr.3 (Depou), astfel:
 - 400 m, sector 3-1 (Depou Tramvai)
 - 1.000 m, sector 3-2 (SIF Oltenia-RAT Craiova)
 - 5.600 m, sector 3-3 (RAT Craiova-Centru comercial Marlorex)



Inlocuirea cutiilor de alimentare (cutii separatie si conexiuni polaritate) in numar de 18 bucati. Cutiile de racordare montate pe stalpi vor fi cutii metalice cu grad de protectie IP66 IK10, de tipul Ext D, rezistente la scantei si impiedicand patrunderea prafului. Echiparea se va realiza cu separatoare manuale pentru curent continuu 1000V.

Se vor monta incuietori neaccesibile persoanelor neautorizate, altele decat cele din personalul operativ al Exploatatorului. Intrarea conductoarelor electrice se va realiza prin presetupe cu acelasi grad de protectie.

In interior in afara separatorului se va monta o bara de PE pentru racordarea elementelor a caror legare de protectie la priza de pamant se impun.

La stalpii retelei pe care se vor monta cutiile de conexiune se vor monta prize de pamant artificiale.

Conexiunile intre cutiile de racordare si elementele de contact (conductor aerian-sina) se vor realize cu conductor de cupru flexibil, astfel:

- Spre firul de contact, alimentat aerian, cabluri SIF 4x(1x95) mmp in lungime de 1.080 m.
- Spre sina de cale ferata, alimentata subteran, cabluri SIF 4x(1x95) mmp in lungime de 1.080 m.

Conductoarele aeriene si clemele de legatura si accesoriile de montaj vor fi de asemeni inlocuite.

Alimentarea cu energie spatii pentru parcare

In Municipiul Craiova, in tronsonul cuprins intre intersectia Str. Calea Bucuresti cu Str. Sararilor si intersectia cu strada Grigore Plesoianu, mai precis in zona blocurilor T5-T6 si respectiv intre Poarta 1 Electroputere si breteaua de coborare la pasajul Electroputere, se vor realiza parcare auto.

In aceste parcare se vor realiza puncte de incarcare rapida a vehiculelor cu tractiune electrica sau mixta.

Aceste puncte de reincarcare, pentru fiecare parcare, vor asigura posibilitatea de reincarcare a autovehiculelor pentru maxim 50% din capacitatea locurilor de parcare.

Astfel se vor realiza 3 alimentari in curent alternativ la tensiunea de 0,4 kV din TDRI al posturilor de transformare existente in zona (conform plansei nr. 05), cu cabluri tip ACYABY 3x150+70 mmp, se vor monta la capat o firida tip E2+4 si un BMPT pentru masura energiei.

Pentru parcare din zona blocurilor N1, N2, N3, N4 si N5 se va executa din PT 63, (amplasat la intrarea in statia de betoane Sucpi SA) o plecare in lungime de 150m, cu cablu tip ACYAbY 3x150+70 mmp care va alimenta o firida tip E2+4,

conform planului de situatie.

Pentru parcare din zona poarta 1 Electroputere se va executa din PT 708 (amplasat in spatele blocului R5), o plecare in lungime de 150m, cu cablu tip ACYAbY 3x150+70 mmp care va alimenta o firida tip E2+4, conform planului de situatie.

Pentru parcare din zona benzinarie OMV-Hotel Emma se va executa din PT 708 (amplasat in spatele blocului R5), o plecare in lungime de 300m, cu cablu tip ACYAbY 3x150+70 mmp care va alimenta o firida tip E2+4, conform planului de situatie.

Linia de contact :

Lucrarile de baza constau in inlocuirea liniei de contact, pe ambele fire de circulatie, in zonele B-dul Decebal (de la intersectia cu str. Henri Ford) , Calea Bucuresti, B-dul Nicolae Titulescu (pana la PECO Severinului); prezenta documentatie nu cuprinde lucrarile din zona pasajului superior de la km 0+000 (intersectia Calea Bucuresti/ b-dul Nicolae Titulescu cu str. Brestei/ str. Stefan cel Mare), lucrari care sunt tratate in documentatia pasajului. Nu se vor inlocui stalpii de sustinere ai suspensiei.

Deoarece geometria liniei de contact trebuie sa urmareasca si se raporteaza la calea de rulare, lucrarile de montare a liniei de contact trebuie sa respecte cotele de montaj ale caii de rulare. Linia de contact care face obiectul prezentei documentatii este linie de cale dubla, cu suspensii necompensate, realizata cu armaturi tip ID in aliniament, armaturi tip C in curba si armaturi tip IID la ramificatii.

Proiectarea va urmari ca executia sa realizeze integrarea in mediul urban specific conform principiilor:

- estetic,
- fiabilitate,
- optimizare tehnico- economica.

Din punct de vedere estetic si al fiabilitatii, elementele componente ale liniei de contact trebuie sa fie:

- usoare si sa se incadreze in aspectul strazii,
- usor demontabile, interschimbabile, capabile sa raspunda cerintelor din exploatare si mentenanta;



- astfel concepute încât, în cazul producerii avariilor, linia de contact să poată fi repusă în funcțiune în minimum de timp;
- cu o durată de viață cât mai lungă, în condiții normale de exploatare și mentenanță.

Din punct de vedere tehnico- economic, la proiectarea liniei de contact trebuie avut în vedere:

- integrarea în aspectul urban;
- constrângerile impuse de profilul în lung, profilele transversale și platforma căii de rulare a tramvaiului;
- sectionarea electrică, impusă de poziționarea stațiilor de tracțiune.

Linia de contact va trebui să asigure:

- circulația tramvaielor echipate cu toate tipurile de pantograf din dotarea RAT Craiova;
- alimentarea tramvaielor cu o tensiune de 650 Vcc ;
- deplasarea tramvaielor cu viteză maximă de 40 km/h pe traseul comercial;
- funcționarea în siguranță, fără riscul accidentelor electrice pentru călători, participanții la trafic și/ sau pietoni;

Linia de contact trebuie concepută și construită astfel încât, până la o uzură maximă de 25% a firului de contact, să rămână în exploatare/ funcțiune, în condițiile:

- în regim normal de exploatare, adică la curenți de durată de max. 7 A/mm²;
- în regim de suprasarcină normală, adică la curenți de până la 10 A/mm² timp de max. 5 minute;
- în regim de scurtcircuit, în condițiile funcționării corecte a protecțiilor din rețeaua de alimentare;
- în condiții climatice extreme specifice municipiului Craiova, fără depășirea tensiunilor mecanice admisibile în firul de contact și/ sau a sagetilor admisibile ale firului de contact.

Trebuie făcută o mențiune specială cu privire la zonele liniei de contact de pe strada Henry Ford (de la intersecția cu B-dul Decebal și str. Caracal până la



Uzinele Ford Romania) și Calea Severinului – C.E.T. Isalnita (de la PECO Severinului) zone care din cauza amplasamentului în câmp deschis sunt supuse riscului apariției unor supratensiuni atmosferice cauzate de loviturile de trăsnet. Expertiza tehnică propune adoptarea unei soluții de protecție combinate: montarea unui fir de protecție/ garda deasupra liniei de contact legat la priza de pământ, soluție împrumutată de la liniile electrice aeriene de înaltă tensiune și montarea în cutiile de racord a unor descarcătoare de joasă tensiune.

Din punctul de vedere al mentenanței, linia de contact trebuie proiectată și construită astfel încât:

- întreținerea să fie ușoară;
- toate componentele să fie interschimbabile;
- să poată fi repusă în funcțiune în cel mai scurt timp după orice intervenție programată sau accidentală.

Pentru zonele în care stâlpii sunt amplasați pe ambele trotuare, linia de contact se va realiza utilizând majoritatea stâlpilor de beton armat centrifugat tip SF8-11 existenți și prin montarea a 8 stâlpi de beton armat centrifugat tip SF8-11. Cu ajutorul bratarilor de oțel zincat, pe stâlpi se montează traversele dispuse transversal pe calea de rulare pentru prinderea suspensiei.

Se vor asigura 2 trepte de izolare prin câte un izolator tip să montat în traversa la 1,50 m de stâlp, un izolator tip să montat între cai și suruburi izolante în armături. Firele de contact, canelate, din cupru electrolitic dur cu secțiunea de 100 mm^2 se suspendă de traverse cu corzi elastice înclinate sau cu armături rigide izolate și cleme de suspensie.

Firul de contact se dispune la înălțimea de 5,6 m față de NSS și cu zigzag de 250-300 mm. Pentru egalizarea potențialelor din firele de contact ale celor 2 sensuri, la distanțe de cca. 500 m se montează legături echipotențiale realizate din conductor izolat de Cu flexibil cu secțiunea de 120 mm^2 .

Pentru separarea electrică longitudinală a liniei de contact, în sectoare de alimentare, se vor monta izolatoare de sectionare.

Pentru punerea în funcțiune se vor executa o serie de reglaje, probe și verificări ale liniei de contact.

Cu linia de contact scoasă de sub tensiune:



- se masoara in regim static geometria (inaltimea si zigzagul) firului de contact cu dispozitive optice; eventuale abateri se regleaza in limite acceptabile;
- in regim dinamic se realizeaza 2 treceri (prima cu viteza redusa si a doua cu viteza comerciala de 40 km/h) cu pantograful, urmarindu-se geometria firului de contact (inaltimea fata de NSS si zigzagul la suportii si in deschideri); se urmareste ca pozitia relativa a firului de contact fata de pantograf sa fie in limitele admisibile, iar pantograful sa nu piarda contactul cu firul de contact (din cauza zigzagului sau pantei); eventuale abateri se regleaza in limite acceptabile.

Cu linia de contact sub tensiune:

- se realizeaza, de preferinta pe intuneric, 2 treceri (prima cu viteza redusa si a doua cu viteza comerciala de 40 km/h) cu materialul rulant in sarcina urmarindu-se calitatea captajului realizat de pantograf din linia de contact; se urmareste reducerea scanteierilor;
- se realizeaza proba de scurtcircuit a liniei de contact; se masoara tensiunile de atingere si de pas;
- se masoara valoarea rezistentelor de dispersie in sol ale instalatiei de protectie prin legare la priza de pamant.

Dupa terminarea probelor si verificarilor si realizarea corectiilor si reglajelor impuse, linia de contact poate fi pusa sub tensiune si data in exploatare pentru circulatia tramvaielor electrice.

Lucrari de mediu

Constructorul se va ingriji in permanenta sa nu produca constrangeri mai mari decat cele strict acceptabile riveranilor si participantilor la trafic si sa nu produca poluarea, de orice natura a mediului. Zilnic, la terminarea lucrarilor, santierul trebuie sa prezinte un aspect ingrijit. La terminarea tuturor lucrarilor, mediul trebuie readus la starea initiala.

IMPACTUL POTENȚIAL ASUPRA COMPONENTELOR MEDIULUI ȘI MĂSURI DE ATENUARE A ACESTORA

Măsuri de protecție a apei în perioada de construcție

În perioada de construcție, activitățile desfășurate pentru construcția drumului nu generează poluanți care să afecteze semnificativ calitatea apelor de suprafață și subterane.

Constructorul va lua toate măsurile ca în perioada de execuție să reducă la minim impactul activităților de șantier asupra apelor subterane și de suprafață.

Se va evita amplasarea viitoarei organizări de șantier în vecinătatea apelor de suprafață.

Măsuri de protecție a aerului în perioada de construcție

În vederea diminuării impactului produs de construcția asupra mediului, în perioada lucrărilor se recomandă:

1. Organizare de șantier/baze de producție

- adoptarea unor tehnologii mai puțin poluante în cazul producerii mixturilor asfaltice; stațiile de mixturi vor fi echipate cu instalații de epurare a gazelor arse și reținere a prafului (filtre cu saci); folosirea unui combustibil corespunzător la ardere (gaze naturale sau CLU cu un conținut de sulf de max. 1 %); încadrarea în limitele maxime admisibile a concentrațiilor substanțelor poluante; verificarea periodică prin măsurători a concentrațiilor substanțelor poluante provenite din arderea combustibilului;

- prevederea de filtre textile la silozurile de ciment; verificarea etanșeității conductelor de transport a cimentului;

2. Depozite de agregate naturale

- udarea periodică a depozitelor
- acoperirea padocurilor de agregate fine

3. Funcționarea utilajelor.

- verificare periodică a stării tehnice a utilajelor
- folosirea unor utilaje echipate cu motoare de ultimă generație, care respectă normele de poluare europene

4. Transportul materialelor:

- alegerea unor trasee optime în cazul transportului de materiale pulverulente; se va avea în vedere ca autovehiculele să nu traverseze localitățile (mai ales în timpul verii);
- transportul materialelor pulverulente se va realiza pe cât posibil acoperit



- udarea periodică a drumurilor în cazul în care nu se pot evita localitățile

Sursele și protecția împotriva zgomotului

Procesele tehnologice de construcție implică folosirea unor utilaje diverse cu funcții adecvate.

Aceste utilaje în lucru reprezintă tot atâtea surse de zgomot.

Pentru o prezentare corectă a diferitelor aspecte legate de zgomotul produs de diferite utilaje, trebuie avute în vedere trei niveluri de observare:

- zgomotul de sursă
- zgomotul de câmp apropiat
- zgomotul de câmp îndepărtat

În cazul zgomotului la sursă, studiul fiecărui echipament se face separat și se presupune plasat în câmp liber. Această fază a studiului permite cunoașterea caracteristicilor intrinseci ale sursei, independent de ambianța ei de lucru.

În cazul zgomotului în câmp deschis apropiat, se ține seama de faptul că fiecare utilaj este amplasat într-o ambianță ce-i poate schimba caracteristicile acustice. În acest caz, interesează nivelul acustic obținut la distanțe cuprinse între câțiva metri și câteva zeci de metri față de sursă.

Dacă în cazul primelor două niveluri de observare caracteristicile acustice sunt strâns legate de natura utilajelor și de dispunerea lor, zgomotul în câmp îndepărtat, adică la câteva sute de metri de sursă, depinde în mare măsură de factori externi suplimentari cum ar fi:

- fenomenele meteorologice și în particular, viteza și direcția vântului, gradientul de temperatură și vânt etc.
- absorbția mai mult sau mai puțin importantă a undelor acustice de către sol, fenomen denumit „efect de sol”
- absorbția în aer, dependentă de presiune, temperatură, umiditate relativă, componența spectrală a zgomotului
- topografia terenului
- vegetația

La acest nivel de observare, constatările privind zgomotul se referă, în general, la întregul obiectiv analizat.

Pornind de la valorile nivelurilor de putere acustică ale principalelor utilaje folosite și numărul acestora într-un front de lucru, se pot face unele aprecieri privind nivelurile de zgomot și distanțele la care acestea se înregistrează.



Se vor lua masuri in ceea ce priveste intensitatea si durata zgomotului.

SURSE DE POLUARE A SOLULUI ȘI SUBSOLULUI

Lucrări de construcție a corpului drumului/amplasarea organizărilor de șantier/baze de producție

- delimitarea corectă a amprizei drumului pentru evitarea scoaterii inutile de terenuri din circuitul agricol
- depozitarea provizorie a pământului excavat pe suprafețe cât mai reduse
- pământul decopertat va fi depozitat în condiții care să permită folosirea sa ulterioară
- platformele organizărilor de șantier și a bazelor de producție vor fi betonate, asigurându-se sistemul de colectare a apelor puviale și uzate

2. Stabilizarea solului

- executarea lucrărilor de consolidare (drenarea apelor din versanți și din terasamentul drumului, protecția taluzurilor înalte împotriva eroziunilor, lucrări de susținere a platformei drumului, stoparea efectului de capilaritate în corpul drumului, îmbunătățirea capacității portante și micșorarea compresibilității terenului natural pe care se execută ramblee înalte)

3. Depozitarea carburanților

- stocarea carburanților și uleiurilor se va realiza în rezervoare etanșe
- stabilirea accesului autovehiculelor la stațiile de alimentare cu combustibil se va realiza după un flux prestabilit (în vederea evitării accidentelor)

4. Depozitarea deșeurilor

- deșeurile menajere rezultate din activitatea zilnică trebuie colectate în pubele amplasate în locuri special amenajate
- colectarea periodică a pubelelor și transportul acestora la gropile de gunoi
- evitarea pe cât posibil a pierderile accidentale de produse petroliere; colectarea acestora în cutii/butoaie metalice;

5. Colectarea și epurarea apelor uzate

- apele uzate menajere provenite din activitățile curente din cadrul organizării de șantier vor fi colectate în fose vidanjabile;
- organizările de șantier vor fi prevăzute cu WC-uri ecologice

6. Poluări accidentale



- pentru suprafețele de teren poluate accidental în timpul execuției lucrărilor de modernizare a drumului se va excava volumul de pământ și va fi depus în gropile de împrumut într-un procent care să permită realizarea proceselor de decontaminare naturală

7. Reconstrucția ecologică

- terenurile ocupate temporar pentru amplasarea organizărilor de șantier, a drumurilor provizorii, platformelor etc. vor fi redat circuitului normal de folosință după încheierea lucrărilor de construcție

- în cazul în care se constată o degradare a terenurilor vor fi aplicate măsuri de reconstrucție ecologică

Planul de monitoring în perioada de construcție

Monitorizarea factorilor de mediu în timpul lucrărilor de modernizare a drumului are ca scop:

- urmărirea eficientă a măsurilor aplicate
- stabilirea măsurilor în cazul neîncadrării în normele specifice

Constructorul, împreună cu Agenția de Protecție a Mediului Dolj, va aplica următoarele măsuri:

- identificarea și monitorizarea surselor de poluare (localizare, emisii/imisii specifice)
- stabilirea unui program de măsurători pentru determinarea nivelului de zgomot pe durata execuției lucrărilor (în incinta organizării de șantier sau pe traseul drumului)
- urmărirea modului de funcționare a instalațiilor și utilajelor ce deserveșc șantierul. Se recomandă a se efectua măsurarea emisiilor de gaze și pulberi rezultate din funcționarea stațiilor de asfalt din cadrul organizării de șantier. Se vor măsura cu precădere CO, CO₂, SO₂ și NO_x.
- urmărirea modului de funcționare a instalațiilor de depoluare; măsuri privind curățirea periodică a acestora
- verificarea periodică a parcului de utilaje în vederea descoperirii defecțiunilor
- verificarea periodică a etanșeității rezervoarelor de stocare a carburanților
- gestionarea cantităților de deșeuri rezultate atât în amplasamentul organizării de șantier cât și în zona fronturilor de lucru
- stabilirea unui program de intervenție în cazul depășirii normelor și standardelor în vigoare pentru indicatorii specifici factorilor de mediu apa, aer, sol
- stabilirea unui program de prevenire și combatere a poluărilor accidentale (măsuri, echipe de intervenție, dotări și echipamente necesare în cazul poluărilor accidentale)
- organizarea unui sistem informațional prin care populația să poată comunica constructorului nemulțumirile provocate de lucrările de construcție (praf, zgomot etc.). Se propune crearea unei linii telefonice în cadrul organizării de șantier și desemnarea unui angajat din partea constructorului care să contabilizeze toate nemulțumirile cetățenilor, urmând ca după analiza acestora, ele să fie



soluționate. Numărul de telefon la care pot fi primite reclamațiile cetățenilor va fi mediatizat în presa locală și afișat în sediul primăriilor de pe traseul drumului

2. DESCRIEREA LUCRĂRILOR DE MODERNIZARE EFECTUATE

Lucrari de drum si piste de biciclisti

Au fost proiectate lucrari de largire a carosabilului cu sistem rutier nou, pistele de biciclisti au sistem rutier nou. De asemenea toate statiile de autobuz au fost modernizate prin aplicarea unui sistem rutier din beton de ciment. Au fost proiectate parcuri noi pentru 85 de autovehicule.

Lucrari de instalatii electrice:

1. Alimentarea cu energie electrica tramvai

Au fost modernizate instalatiile electrice prin schimbarea conductoarelor electrice

2. Alimentarea cu energie electrica a parcarilor

Avand in vedere extinderea utilizarii autovehiculelor cu tractiune electrica sau hibrida au fost proiectate retele electrice care alimenteaza aceste parcuri pentru a face posibila pe viitor alimentarea cu energie electrica a dispozitivelor de incarcare pentru acumulatori electrici.

3. Linia de contact

Au fost proiectate lucrari de modernizare a liniei de contact ce constau in schimbarea conductorului metalic al liniei de contact, dar si al ancorelor.

Consumuri de utilitati

a) Necesarul de utilitati rezultate, dupa caz in situatia executarii unor lucrari de modernizare

Nu este cazul

b) Estimari privind depasirea consumurilor initiale de utilitati

Nu este cazul

(4) DURATA DE REALIZARE A INVESTIȚIEI

Durata de realizare este de 12 luni. Graficul de realizare a investiției este atașat acestui memoriu.

**(5) COSTURI ESTIMATIVE ALE INVESTITIEI**

1. Valoarea totala cu detalierea pe structura devizului

Sunt atasate la prezentul memoriu devizul general si devizul pe obiect

2. Esalonarea costurilor coroborate cu graficul de realizare a investitiei

Sunt atasate la prezenta documentatie

(6) INDICATORI DE APRECIEREA EFICIENTEI ECONOMICE

Analiza comparativa a costului realizarii lucrarilor de interventii fata de valoarea de inventar a constructiei

Conform Continutului-Cadru al Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenții, cuprins in HG28/2008, pentru acest tip de investitii, analiza cost-beneficiu este inlocuita de analiza comparativa a costului realizarii lucrarilor de interventii fata de valoarea de inventar a constructiei.

Beneficiarul lucrarii, a transmis valorile de inventar(deduse), ale tronsoanelor ce urmează a fi reabilitate:

- Valoare de inventar drum: 63 485 693.04 lei
- Valoare de inventar retea de contact: 159 000 lei

Valoarea totala de inventar este de 63 644 693.04 lei.

Costul estimativ al lucrarilor de interventie, estimat de catre Proiectant, are urmatoarea structura:

Denumire	Mii lei	Mii euro
Capitolul 1 Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului	657,646	152,781
Capitolul 2 Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului		



Capitolul 3 Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica	631,019	146,595
Capitolul 4 Cheltuieli pentru investitia de baza	23964,824	5667,388
Capitolul 5 Alte cheltuieli	3007,943	698,790
Capitolul 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice si teste de predare la beneficiar		
TOTAL GENERAL fara TVA	28 261,431	6 565,554
din care: C+M	25 191,635	5 852,394

Valoarea investitiei de baza este de 23 964,824 mii Lei, fara TVA.

Valoarea investitiei totale este de 28 261,431 mii Lei, fara TVA.

Comparativ cu valoarea investitiei de (fara TVA), valoarea de inventar este de 2.24 ori mai mare.

Cu alte cuvinte, dupa implementarea investitiei, valoarea sa de inventar va creste cu 44%.

(7) SURSELE DE FINANTARE A INVESTITIEI

Sursele de finantare a investitiei se constituie in conformitate cu legislatia in vigoare si constau in fonduri proprii, credite bancare, fonduri de la bugetul de stat/ bugetul local, credite externe sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile si alte fonduri legal constituite.

Proiectul de fata urmeaza a se finanta prin Programul Operational Regional in proportie de 85% din costurile eligibile 13 % de la Guvern si 2% contributie locala.

(8) ESTIMARI PRIVIND FORTA DE MUNCA OCUPATA PRIN REALIZAREA



INVESTITIEI

1. Numar de locuri create in faza de executie – 150 oameni
2. Numar de locuri de munca create in faza de operare – 0



(9) PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI AI INVESTITIEI

1.Valoarea totala (INV), inclusiv TVA – 35 040,700 mii lei/8 140,484 mii euro

(in preturi 21 decembrie 2011 1 euro -4.3045 lei)

Din care constructii montaj (C+M) – 31 237,625 mii lei/7 256,971 mii euro

2.Esalonarea investitiei (INV/C+M)

35 040,700 mii lei/8 140,484 mii euro / 31 237,625 mii lei/7 256,971 mii euro

3.Durata de realizare -12 luni

4.Capacitati in unitati fizice si valorice

Lungime drum – 2520.428 m

Suprafata carosabil reabilitata – 48 702,5 mp

Suprafata carosabil nou – 1571,9 mp

Trotuare noi – 1330 mp

Piste de biciclisti – 4765.2 mp

Parcari noi – 2878.7 mp

Statii de autobuz – 792 mp

Peroane Tramvai – 540 mp

Retea electrica curent alternativ - 8100 m

Retea electrica curent continuu - 5600 m

Retea electrica linie de contact – 8100 m

5.Alti indicatori specifici domeniului de activitate in care se realizeaza investitia

Nu este cazul



(10) AVIZE SI ACORDURI DE PRINCIPIU

1.Certificat de urbanism

2.Alimentare cu apa, canalizare,alimentare cu energie electrica,gaze naturale,telefonizare,salubritate, transport urban,Politia Rutiera.

3.Acordul de mediu

4.Alte avize si acorduri

Transelectrica, Luxten S.A., SE Craiova 2.

Intocmit

Ing. Bunda Madalin