

HOTĂRÂREA NR.337

Consiliul Local al Municipiului Craiova, întrunit în ședința extraordinară din data de 27.09.2010;

Având în vedere raportul nr.127737/2010 întocmit de Direcția Proiecte, Programe de Dezvoltare Tehnică și Investiții prin care se propune aprobarea proiectului(cererea de finanțare) referitor la „Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Creștere Craiova, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova”;

În conformitate cu prevederile Legii nr.273/2006 privind finanțele publice locale, modificată și completată, Hotărârii Guvernului nr.759/2007 privind regulile de eligibilitate a cheltuielilor efectuate în cadrul operațiunilor finanțate prin programele operaționale pentru aprobarea conținutului cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, cu modificările și completările ulterioare și Ordinului Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Locuințelor nr.1294/2008 privind aprobarea categoriilor de cheltuieli eligibile pentru domeniul major de intervenție „Planuri integrate de dezvoltare urbană” axa prioritară „Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor – poli urbani de creștere” din cadrul Programului operațional regional 2007-2013;

În temeiul art.36 alin.2 lit.d 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) referitor la „Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Creștere Craiova, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova”, cu valoarea totală de 74.020.473,16 lei, în vederea solicitării unei finanțări nerambursabile în cadrul Programului operațional regional 2007-2013, Axa prioritară 1 „Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor – poli urbani de creștere”, Domeniu major de intervenții – Planuri integrate de dezvoltare urbană, prevăzut în anexa nr.1 care face parte din prezenta hotărâre.

Art.2. Se aprobă valoarea totală a investiției „Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Creștere Craiova, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova” de 73.938.340 lei, inclusive T.V.A., respective 17.358.870 euro, conform Devizului general prevăzut în anexa nr.2

care face parte integrantă din prezenta hotărâre, investiție care cuprinde următoarele obiective de investiție:

- „Reabilitare și modernizare sistem rutier bulevardul Olteniei, din municipiul Craiova”,
- „Reabilitare și modernizare sistem rutier strada Toamnei, din municipiul Craiova”,
- „Reabilitare și modernizare sistem rutier bulevardul Tineretului, din municipiul Craiova”,
- „Reabilitare și modernizare sistem rutier strada Amaradia, din municipiul Craiova”,
- „Reabilitare și modernizare strada Brestei - tronsonul cuprins între bvd. Râului și str. Pelendava, din municipiul Craiova”,
- „Reabilitare și modernizare strada Pelendava, din municipiul Craiova”.

Art.3. Cota de cofinanțare a proiectului prevăzut la art.1 va fi asigurată de Consiliul Local al Municipiului Craiova, după cum urmează:

- 1.115.821,31 lei, echivalentul a 261.967 euro, reprezentând contribuția proprie la cheltuielile eligibile, în procent de 2% din valoarea totală eligibilă a proiectului.
- 4.056.140,00 lei, echivalentul a 952.280 euro, reprezentând contribuția proprie la cheltuielile neeligibile.
- 14.173.267,84 lei, echivalentul a 3.327.527 euro, reprezentând T.V.A., din care:
 - 13.199.794,24 lei, echivalentul a 3.098.980 euro, reprezentând T.V.A. aferente cheltuielilor eligibile, care va fi rambursată de la bugetul de stat;
 - 973.473,60 lei, echivalentul a 228.547 euro, reprezentând T.V.A. aferent cheltuielilor neeligibile.(1euro=4,2594 lei)

Art.4. Consiliul Local al Municipiului Craiova va asigura valoarea totală a cheltuielilor neeligibile, cheltuielilor suplimentare (conexe) ce vor apărea în timpul implementării proiectului prevăzut la art.1, precum și resursele financiare necesare implementării optime în condițiile rambursării ulterioare a cheltuielilor eligibile din instrumente structurale.

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

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Marin Traian RADU

CONTRASEMNEAZĂ,

SECRETAR,

Nicoleta MIULESCU

ANEXA NR.1 LA HOTĂRÂREA NR.337/2010

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

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

TITLUL PROIECTULUI:	REABILITAREA INFRASTRUCTURII RUTIERE DIN ZONA DE NORD-VEST A POLULUI DE CRESTERE CRAIOVA, IN VEDEREA FLUIDIZARII TRAFICULUI IN ZONA METROPOLITANA 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	☒ unitate administrativ-teritoriala (autoritate a administratiei publice locale) din mediul urban ☐ parteneriat de unitati administrativ-teritoriale (autoritati ale

<semnatura>

<stampila>

	administratiei publice locale) ☐ asociatie de dezvoltare intercomunitara
--	--

1.2. Reprezentantul legal al Solicitantului

Numele	Dincă Mărinică
Functia	Viceprimar
Numarul de telefon	+40.251.411.019
Numarul de fax	+40.251.411.561
Email	consiliulocal@primariacraiova.ro

1.3. Persoana de contact

Numele	Bordu, V. Sever
Functia	Director, Directia Proiecte, Programe de Dezvoltare, Tehnica si Investitii
Numarul de telefon	+40.251.419589; +40.251.414400
Numarul de fax	+40.251. 419.589
Email	int.europa@primariacraiova.ro

1.4. Persoana responsabila cu operatiunile financiare

Numele	Chiciu, G. Georgeta Maria
Functia	Director Executiv Adjunct, Directia Economico-Financiara
Numarul de telefon	+40.251.416235
Numarul de fax	+40.251.419589
Email	georgetachiciu@primariacraiova.ro

1.5. Banca/Trezoreria

Denumirea bancii (sucursalei)	Trezoreria Municipiului Craiova
-------------------------------	---------------------------------

<semnatura>

<stampila>

Adresa bancii	Str. Mitropolit Firmilian, nr. 1, Craiova, Dolj
Codul IBAN	RO22 TREZ 29124840256 XXXXX

1.6. 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 Dezvoltarea infrastructurii de afaceri din municipiul Craiova prin infiintarea unui incubator transfrontalier tehnologic si de afaceri, Contract de Grant RO 2005/017-535.01.01.03	
Stadiul implementarii proiectului	PROIECT FINALIZAT in anul 2009
Obiectul proiectului	Promovarea dezvoltarii economice in zona transfrontaliera Dolj - Vidin prin imbunatatirea infrastructurii de afaceri transfrontaliere pentru dezvoltarea cooperarii tansfrontaliera intre sectorul public si privat
Rezultate obtinute	▪ 1 incubator modernizat, renovat si echipat; ▪ 3 seminarii realizate din cadrul sesiunii de instruire a intreprinderilor mici si mijlocii eligibile nou-infiintate ▪ 1 Masa rotunda ▪ 1 Ghid elaborate ▪ 8 Contracte de incubare incheiate ▪ 17 celule realizate ▪ 5000 brosure, 500 ghiduri Publicatii realizate ▪ 1 Pagina web si portal realizata
Valoarea proiectului	Valoarea totala a proiectului este de 648.429 Euro, din care 67.630 euro contributie proprie a beneficiarului, 580.799 euro finantare nerambursabila
Sursa de finantare	PHARE CBC 2005 Prioritatea 2: Dezvoltare Economică, Măsura 2.1. Cooperare în afaceri și dezvoltarea infrastructurii de afaceri

Titlul proiectului si nr. de referinta Reabilitarea rețelei de canalizare si furnizarea de facilitati pentru epurarea apelor uzate in municipiul Craiova pentru protectia fluviului Dunarea Masura ISPA nr.2000/RO/16/P/PE/002

<semnatura>

<stampila>

Stadiul implementarii proiectului	PROIECT IN CURS DE IMPLEMENTARE, termen de finalizare: decembrie 2010
Obiectul proiectului	Proiectul presupune construirea unei stații de epurare a apelor uzate în vederea reducerii poluării Râului Jiu prin evitarea descărcărilor de apă uzată neepurată și implicit reducerea poluării peste granițe prin descărcările indirecte în Fluviul Dunărea(Jiul este un afluent important al Dunării).
Rezultate obtinute	Principalele rezultate ale proiectului: - Reabilitarea și modernizarea stației de epurare Craiova - Reabilitarea și extinderea rețelei de canalizare - Reabilitarea rețelei de distribuție a apei potabile
Valoarea proiectului	Valoarea totala a proiectului este de: 70 378 000 euro
Sursa de finantare	Sursa de finantare: Programul ISPA 75% din fonduri ale Comunității Europene, 25% din fonduri ale autorităților locale (Consiliul Local Municipal Craiova), printr-un împrumut de la Banca Europeană de Investiții.

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

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:

<semnatura>

<stampila>

☒	Reabilitarea infrastructurii urbane si imbunatatirea serviciilor urbane, inclusiv transportul urban
☐	Dezvoltarea durabila a mediului de afaceri
☐	Reabilitarea infrastructurii 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 "Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova" vizeaza reabilitarea si modernizarea bvd. Olteniei, bvd. Tineretului, str. Pelendava, str. Brestei, str. Amaradia si str. Toamnei pentru 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.

Obiective specifice:

- Imbunatatirea mobilitatii populatiei in general si a fortei de munca, catre zonele industriale ale polului de crestere Craiova, ce concentreaza cei mai numerosi si importanti agenti economici din zona metropolitana;
- Reducerea cu 10%, a timpului de călătorie în oraș, datorită descongestionării si fluidizării traficului din zona de Nord-Vest, ce asigura mobilitatea catre cele mai importante zone economice ale polului de crestere;
- Cresterea cu peste 5% a numarului de persoane care vor utiliza mijloacele de transport in comun ca urmare a cresterii accesibilitatii si mobilitatii pe arterele rutiere vizate de proiect;
- Minimizarea efectelor congestionarii urbane asupra mediului prin reducerea emisiilor de noxe generate de traficul intens si amenajarea de spatii verzi;
- Promovarea crearii de noi locuri de munca prin asigurarea conexiunii si accesibilitatii atat la zonele rezidentiale si functionale cat si la zonele si rutele comerciale si economice ale orasului;
- Diminuarea costurilor de intretinere a autovehiculelor ca urmare a descongestionarii traficului;

<semnatura>

<stampila>

- Ameliorarea confortului și siguranței rezidenților și participanților la trafic prin fluidizarea traficului și adoptarea măsurilor de siguranță prevăzute de normele în vigoare;
- Cresterea atractivității și dezvoltarea socială și economică a polului de creștere Craiova, prin reabilitarea infrastructurii rutiere ce reprezintă, pentru comunitatea locală și pentru cei aflați în tranzit, „cartea de vizită” a teritoriului respectiv.

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 competitivității economice pe termen lung și sprijin pentru dezvoltarea mediului de afaceri** din cadrul **Planului Integrat de Dezvoltare al Polului de Creștere Craiova** și implicit la atingerea obiectivului **Axei prioritare 1 a Programului Operațional Regional 2007-2013** prin care se urmărește creșterea calității vieții și crearea de noi locuri de muncă în orașe, prin reabilitarea infrastructurii urbane și îmbunătățirea serviciilor urbane, inclusiv a serviciilor sociale, precum și prin dezvoltarea structurilor de sprijinire a afacerilor și a antreprenoriatului.

Proiectul de față va asigura o mai bună mobilitate a populației ce se deplasează cu mijloace de transport public și va reduce timpul de călătorie a persoanelor aflate în trafic. În același timp, implementarea proiectului va contribui la dezvoltarea zonei metropolitane prin crearea unei infrastructuri rutiere moderne și adecvate normelor europene și la realizarea unei bune conexiuni cu zonele și rutele comerciale ale orașului. Va fi asigurată, de asemenea, creșterea atractivității zonei industriale a orașului și a numărului de investiții, aspecte ce vor conduce la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor din zona metropolitană Craiova.

Reabilitarea și modernizarea celor 6 străzi din zona de Nord-Vest a municipiului vor contribui la îmbunătățirea performanțelor rețelei de transport locale și regionale existente, în special prin reducerea costurilor de operare și numărul de accidente, și potențial prin creșterea vitezei de deplasare. Prin urmare, Primăria Municipiului Craiova își propune reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Creștere Craiova, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova și îmbunătățirea accesibilității forței de muncă concentrată pe platforme industriale ale municipiului Craiova, ce utilizează mijloacele de transport în comun, dar și facilitarea accesului locuitorilor la bunuri, servicii și diverse activități în relația acestora cu zona adiacentă polului de creștere.

Unul dintre indicatorii de realizare imediată obținuți prin realizarea proiectului “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Creștere Craiova, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova” este **suprafața de spații publice modernizate** de peste **130.000 mp** din care 86.200 mp suprafața carosabil, 26.400 mp trotuare și 17.400 mp zone verzi. De asemenea prin modernizarea celor șase străzi în lungime totală de **8,054 Km** și amenajarea a 14 stații de autobuz se asigură o infrastructură corespunzătoare pentru **rețeaua de transport public** (inclusiv posibilitatea extinderii acesteia prin reluarea unor trasee de autobuze în prezent blocate datorită infrastructurii deteriorate), acesta fiind un alt indicator de realizare imediată din cadrul Axei 1 POR.

Proiectul “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Creștere Craiova, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană 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 Urbana 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 Europeme (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 rețeaua de drumuri, cererea crescuta, generata de intensificarea activitatii economice si de traficul intern, se vor exacerba problemele existente si se va incentini 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 Urbana 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

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 reseaua 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.

Legătura zonei metropolitane cu județul este asigurată în 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 două tronsoane de drumuri naționale (DN 55, DN 65 C) și de 14 tronsoane de drumuri județene, principală axa rutieră răsărind DN 6 - E 70/E 79 și ramificațiile acesteia DN 56 - E 79, DN 6 - E 70, DN 65 - E 574, care traversează zona de la vest spre est, sud și sud-est.

Începând cu anii 1960, orașul Craiova a devenit un puternic centru industrial, prin apariția și dezvoltarea industriei constructoare de mașini și utilaje, de avioane, industria chimică, alimentară, uscată, a materialelor de construcții, industria electrotehnică, industria extractivă și cea energetică, industrie care se păstrează și funcționează și în momentul prezent. Din acel moment și până în prezent, aceste industrii s-au dezvoltat în zona de Nord-Vest, respectiv, zona de Sud-Est a orașului, formând astfel cele două mari platforme industriale reprezentative pentru economia polului de creștere Craiova.

În acest context, cele mai importante investiții propuse pentru creșterea competitivității economice a polului de creștere sunt direct legate de dezvoltarea accesibilității către platformele industriale ale zonei metropolitane.

Platforma industrială de Nord-Vest, este compusă din unități cu profil mixt - industrie alimentară, industria construcțiilor de mașini, transporturi, depozite en-gross, dispuse compact între zonele cu funcțiuni de transport CFR și rutier, respectiv calea ferată București - Craiova - Timișoara și DN 65. Din cadrul acestei zone funcționale fac parte și unități izolate pe suprafața municipiului, cu profil divers. Acestea pătrund puternic în interiorul zonei cu funcțiuni rezidențiale, generând disfuncționalități majore și afectând funcțiunea de locuire.

Relația dintre zona de locuit și zona unităților industriale este o relație strânsă de vecinătate manifestată prin pendularea forței de muncă între locuință și locul de muncă. Ponderea ridicată a zonei unităților industriale din totalul suprafeței de intravilan este de cca. 27,6%.

Zona de nord, axată pe Calea Severinului, este mai fragmentată. Se remarcă aici gruparea Îșalnița cu profilul net industrial, respectiv termoenergie și chimie, o grupare pe râul Amaradia de la Șimnicu de Sus, mai modestă, cu exploatare de petrol și gaze naturale, complex avicol, construcții și o grupare de nord-vest, comuna Cernele, axată pe materiale de construcții.

În principal există zona industrială vest, caracterizată de restructurarea marilor capacități industriale și apariția pe piață a unor firme de gabarit mai mic, mai flexibile și orientate spre nevoile pieței.

Astfel, platforma de nord-vest a Zonei Metropolitane Craiova este caracterizată de imbinarea mai multor ramuri, pornind de la ramura educațională ce cuprinde Stațiunea Didactică Experimentală Șimnic și legat de aceasta o unitate de învățământ superior (Facultatea de Agronomie și Horticultură), ramura industriei alimentare (Bere, Legume Fructe), ramura industriei de construcții prefabricate Fabrica de Prefabricate ELPRECO, industria energetică reprezentată de Combinatul Chimic, Termocentrala 1, Termocentrala 2, ramura de servicii hoteliere reprezentată prin Hotel Ema Vest, Flormang, Grim, Casablanca, Hanul Craiova cat și Pensiunile Carul din Stele, La Izvoare și Complexul Turistic Beharca cu importante zone și dotări comerciale tip supermarket (Real, Billa, Baumax, Kaufland, Penny, Practiker, Mall).

În afara acestora, trup separat la circa 7,5 km, în afara teritoriului administrativ al municipiului Craiova, există platforma DOLJCHIM - CET I cu profil - industria chimică. Unitate teritorială distinctă, cu profil unifuncțional, zona industrială Îșalnița se află în bune relații cu zona transporturilor, interacționând negativ cu zona unităților agricole datorită poluării.

Toate aceste zone de unități industriale sunt situate în nordul, nord-vestul și estul localității, constituind-se într-o centură în jurul zonei de locuințe.

Disfuncționalitățile din cadrul zonei de intervenție Nord - Vest indică:

- degradarea și incapacitatea infrastructurii actuale de transport;
- fractionarea traficului prin puncte critice (intersecții supraaglomerate);
- trafic discontinuu cu frecvente blocaje rutiere;
- transport în comun degradat și îmbătrânit;
- mobilitate redusă sau insuficientă a forței de muncă din zonele adiacente către zona industrială și Aeroport în condițiile dezvoltării traficului de marfuri și calatori;

- existenta celui mai mare cartier de locuit, Craiova Noua ce numara circa 100.000 locuitori, creaza probleme importante in trafic datorita structurii insuficiente a tramei stradale si transportului in comun in special pe directia nord-sud si relatia cu zona industriala vest.
- structura urbana a orasului Craiova in actuala componenta releva o aglomerare a zonei de locuit in cartierul "Craiova Noua" care adaposteste cea mai mare parte a fortei de munca pentru ambele zone industriale situate in nord-vestul orasului. Odata cu cresterea productiei si deci a numarului de salariati pe cele doua platforme industriale, este cert ca actuala infrastructura de transport nu va mai corespunde.

Identificarea acestor probleme a condus la conturarea urmatoarelor **nevoi** in ceea ce priveste zona de Nord - Vest:

- reabilitarea si modernizarea infrastructurii rutiere;
- 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;
- promovarea unui transport ecologic durabil prin introducerea transportului cu troleibuzul;
- reabilitarea liniei de tramvai cu impact deosebit asupra cresterii mobilitatii fortei de munca catre cele 2 platforme industriale, respectiv platforma de Est si de Vest ale polului de crestere.

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 industriala 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 industriala 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 axa Est - Vest 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. Este in studiu si urmeaza sa se stabileasca numarul de camioane care vor iesi din Ford cu produse finite.
- 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

<semnatura>

<stampila>

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, implementarea unui sistem de semaforizare pe aceasta strada pentru vehiculele care intra si ies din fabrica dar si largirea strazii cu scopul fluidizarii traficului
- reabilitarea liniei de tramvai cu impact deosebit asupra cresterii mobilitatii fortei de munca catre cele 2 platforme industriale, respectiv platforma de Est si de Vest ale polului de crestere

O alta zona importanta pentru proiectul de fata si catre care converg strazile ce se propun spre reabilitare si modernizare, este reprezentata de o arie extinsa in sudul municipiului, arie caracterizata printr-o industrie usoara, de servicii si reparatii auto dar si de existenta viitorului Centru Multifunctional Craiova, centru expozitional si de afaceri.

Centru Multifunctional Craiova este un proiect depus si aprobat de catre Ministerul Dezvoltarii Regionale si Turismului, ce urmeaza a fi implementat in cadrul POR 2007 -2013, Axa 4 "Sprijinirea dezvoltarii mediului de afaceri regional si local". Proiectul isi propune realizarea unui centru expozitional si de afaceri modern prin intermediul caruia sa fie sprijinit mediul de afaceri local si regional si totodata sa fie atras astfel, capitalul privat in actiuni ce vizeaza satisfacerea unor nevoi expozitionale si de promovare ale mediului de afaceri local si crearea de noi locuri noi de munca pentru polul de crestere Craiova.

Proiectul va contribui la intarirea sectorului IMM-urilor deoarece proiectul prevede ca proportia IMM-urilor ce vor fi gazduite in aceasta structura de sprijinire a afacerilor la 2 ani de la finalizarea proiectului sa fie cat mai mare, aproximativ 90% din numarul total de firme iar numarul locurilor de munca permanente nou create in cadrul acestor IMM-uri va fi de 197.

Locatia aleasa pentru construirea Centrului este una foarte potrivita data fiind pozitia sa favorabila unui acces facil catre aceasta. Centrul Multifunctional se afla pe un amplasament extrem de favorabil in raport cu principalele artere rutiere ce traverseaza orasul dar si intr-o buna proximitate fata de infrastructura de transport feroviar si accesul catre Aeroportul International Craiova.

Astfel, Centrul Multifunctional se afla la 250 m de principala artera rutiera care traverseaza municipiul de la Nord la Sud, respectiv fata de bulevardul Nicolae Romanescu, sector de drum care face parte din E79 (Targu Jiu - Craiova - Calafat - Vidin). De asemenea, locatia Centrului Multifunctional Craiova se afla la 200m in raport cu principala artera rutiera (destinata inclusiv traficului greu), care face legatura intre E70 (Filiasi - Craiova - Caracal) si respectiv E79 si DN56 (Craiova - Bechet), sosea reprezentata in municipiu de str. Pelendava - str. Brestei - str. Raului. Legatura rutiera intre Centrul Multifunctional si str. Raului se realizeaza tot prin strada Targului.

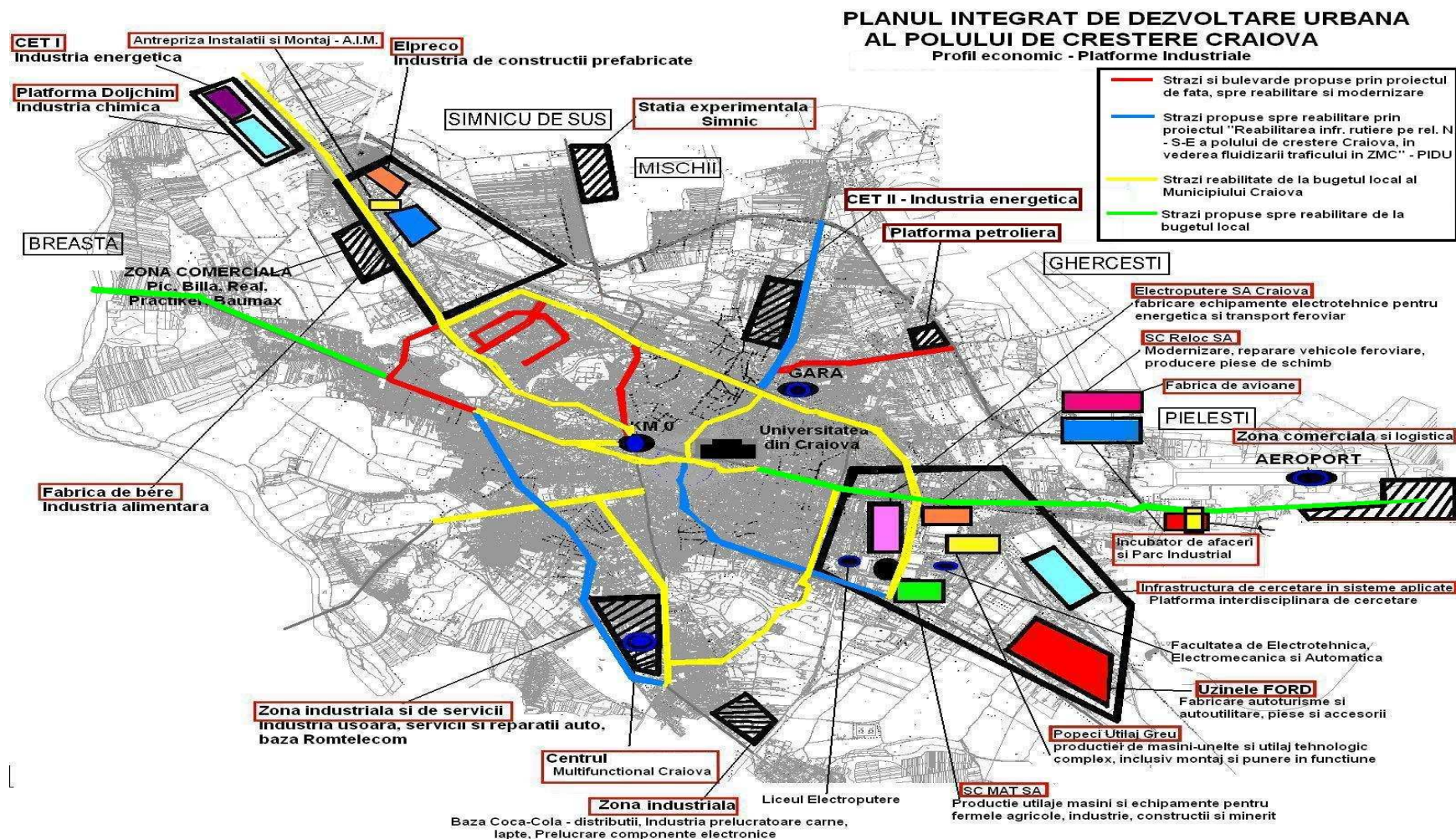
In cadrul PID PC Craiova, Primaria Municipiului Craiova isi propune de asemenea implementarea altor **3 proiecte economice** incluse in lista de proiecte, **Obiectiv strategic 2 Cresterea competitivitatii economice pe termen lung si sprijin pentru dezvoltarea mediului de afaceri al Polului de Crestere Craiova**, obiectiv din cadrul caruia face parte si proiectul de fata, respectiv:

- „Centru de dezvoltare tehnologica si excelenta in afaceri Craiova”;
- „BUSINESS Center SUD Craiova”;
- „Centru de sprijin al IMM-urilor si institutelor de cercetare si inovare in domeniul automobilelor”.

Aceste 3 investitii se vor realiza langa Centrul Multifunctional Craiova, si vor contribui la dezvoltarea economica a acestei zone, accesul rutier capatand in acest context, o importanta vitala atat pentru mediul de afaceri cat si pentru forta de munca angajata in aceasta zona.

Ghidul Solicitantului

Formular standard B - Cerere de finantare proiect



<semnatura>

<stampila>

Astfel, dupa cum se poate observa si din harta prezentata mai sus, eforturile Primariei Municipiului Craiova s-au concentrat spre reabilitarea si modernizarea unor strazi si bulevarde cu mare impact economic si care asigura o mai buna mobilitate a mediului economic si a fortei de munca ce isi desfasoara activitatea in cadrul celor mai dense zone industriale, economice si comerciale ale polului de crestere.

Toate strazile si bulevardele identificate si prezentate in harta municipiului, reprezinta artere rutiere propuse spre reabilitare si modernizare in cadrul acestei investitii, artere propuse spre realizare in cadrul proiectului „Reabilitarea infrastructurii rutiere pe relatia Nord - Sud-Est a polului de crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova” (proiect propus prin PID PC Craiova), dar si artere rutiere deja reabilite de municipalitate sau propuse spre reabilitare de la bugetul local.

Luate per ansamblu, acestea se intretaie si se completeaza reciproc formand un „inel” ce imprejmuieste zona centrala a orasului, compus din str. Pelendava, un tronson din str. Brestei, str. Raului, str. Potelu, un tronson din str. Caracal si Bvd. Decebal - Bvd. Dacia, oferind in aceasi masura conexiuni si iesiri catre toate zonele economice, comerciale si de logistica si platformele industriale ale polului de crestere, dar si catre exteriorul municipiului.

Cele sase strazi si bulevarde ce fac obiectul proiectului, respectiv Bvd. Olteniei, Bvd. Tineretului, str. Pelendava, str. Brestei, str. Amaradia si str. Toamnei, isi gasesc amplasamentul in partea de Nord-Vest a orasului si favorizeaza legaturi cu cele mai importante artere rutiere ale municipiului asigurand accesul la platformele industriale, respectiv:

- **Bvd. Oltenia si Bvd. Tineretului**, ce strabat cartierul Craiovita Noua (cel mai mare cartier de locuit al municipiului), face legatura intre Bvd. Dacia - ce leaga impreuna cu bvd. Decebal cele doua platforme industriale si actioneaza ca o centura in zona de Nord, preluand o mare parte din traficul greu si din transportul public cu autobuzul - si bvd. Nicolae Titulescu (ce asigura legatura intre km 0 - pasaj suprateran - al municipiului si platforma Doljchim si CET I);
- **Str. Pelendava si str. Brestei**, ce ofera calea de acces catre Calafat si Bechet, spre Bulgaria, si catre zona industriala si economica (Centrul Multifunctional Craiova). Str. Pelendava si str. Brestei impreuna cu str. Raului si str. Potelu, fac parte dintr-un inel interior al municipiului ce colecteaza traficul provenind din sudul tarii - de pe drumurile nationale DN 55 si DN 56 - si il dirijeaza spre latura vestica a orasului, pe drumul european E 70, conectand apoi regiunea cu Timisoara, un alt oras foarte important al tarii. Necesitatea reabilitarii si finalizarii acestui inel rutier a fost identificata si in cadrul Strategiei de Dezvoltare Craiova, doar o singura strada dintre cele 4 fiind deja reabilitata de la bugetul local (str. Potelu).
- **Str. Amaradia**, ce actioneaza ca o punte de legatura intre Bvd. Dacia si Bvd. N. Titulescu;
- **Str. Toamnei**, ce asigura calea de acces catre Platforma petroliera si comuna Ghercesti din Zona Metropolitana Craiova.

In cadrul proiectului de fata, **Bvd. Decebal - Dacia** reprezinta o artera rutiera extrem de importanta, in contextul in care acesta se intersecteaza cu 3 din cele 6 strazi propuse spre reabilitare, celelalte gasindu-se amplasate in imediata sa vecinatate, proiectul de fata fiind o continuare a strategiei de reabilitare a retelei majore de infrastructura rutiera din municipiul Craiova.

Bvd. Decebal - Dacia a fost reabilitat si modernizat 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 - Dacia cu scopul de a imbunatatii conditiile de trafic in zona de Nord a orasului, pe axa de transport Est - Vest, dintr-o zona industriala 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.

Un alt aspect important referitor la bvd. Decebal - Dacia este faptul ca acesta face parte din rețeaua de transport public de persoane, fiind strabatut de un traseu de tramvai pe o lungime de 1.500m, de 4 trasee de transport public cu autobuze, 18 trasee de curse speciale de transport pentru

agentii economici din cele doua platforme industriale. In plus, prin Autogara Nord Craiova (cea mai mare din municipiul Craiova), bulevardul Decebal - Dacia deservește nu doar transportul public local ci si transportul public judetean si national, facand parte astfel si din rețeaua judeteana si nationala de transport persoane.

Dat fiind faptul ca Gara Craiova se afla amplasata tot pe bulevardul Decebal - Dacia, a facut ca modernizarea acestei artere rutiere sa conduca la cresterea fluxurilor de marfuri prin transportul intermodal. Avand in vedere ca municipiul Craiova se afla pe culoarul feroviar IV Pan-European duce implicit la cresterea traficului de marfuri pe rețeaua feroviara si de asemenea cresterea volumului de marfa din terminalul de marfuri al Garii.

Proiectul **„Reabilitarea infrastructurii rutiere pe relatia Nord - Sud-Est a polului de crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova”** 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 trei proiecte care, prin realizarea si amplasarea lor pe cele mai importante artere rutiere ale municipiului, se inter-relatiioneaza si conduc impreuna la cresterea competitivitatii economice a polului de crestere.

Astfel, modernizarea infrastructurii de transport si fluidizarea traficului rutier se vor realiza prin implementarea urmatoarelor proiecte:

- „Reabilitarea infrastructurii rutiere pe relatia Nord-Sud-Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova”, proiect ce presupune imbunatatirea infrastructurii rutiere si fluidizarea traficului de persoane si marfuri prin reabilitarea si modernizarea sistemului rutier str. Bariera Valcii, str. Caracal si str. Raului;
- „Construirea unui pasaj supraterran in vederea descongestionarii traficului rutier in Zona Metropolitana Craiova”;
- „Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier in Zona Metropolitana Craiova”;
- „Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele 2 platforme industriale ale Polului de crestere Craiova”.

Proiectul **„Construirea unui pasaj supraterran in vederea descongestionarii traficului rutier in Zona Metropolitana Craiova”** presupune descongestionarea si fluidizarea traficului rutier greu si usor, local si de tranzit pe axa de transport rutier Est-Vest, respectiv B-dul Nicolae Titulescu, Calea Severinului, catre E70 si E79, spre orasul Timisoara si Calea Bucuresti catre Aeroportul Craiova si capitala Bucuresti si preluarea traficului electric cu tramvaiul pe principala artera rutiera care leaga Platforma industrială de Nord-Vest (SC Complex Energetic Craiova SA - Sucursala CET, Combinatul Chimic, SC Elpreco SA, Fabrica de bere Craiova, SC Pangroup SA) si Platforma industrială de Est-Vest (Avioane SA, Parc Industrial Craiova, Ford, Electroputere, Popeci Utilaj Greu, SC Reloc SA, SC Mat SA) ce concentreaza majoritatea marilor firme si societati comerciale din municipiu, asigurandu-se astfel buna circulatie a fortei de munca prin mijloacele de transport in comun;

Proiectul **„Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier in Zona Metropolitana Craiova”** 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 **„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.

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%, 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.

Toate aceste proiecte vor fi corelate astfel incat sa se asigure cea mai buna functionalitate 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.

Reprezentand una dintre cele mai importante investitii din ultimii ani din cadrul polului de crestere Craiova, Uzinele Ford au devenit in acest moment un motor al dezvoltarii economice prin industria pe orizontala pe care o induce, al cresterii calitatii vietii si fortei de munca, al dezvoltarii sociale prin reducerea somajului si al mediului de afaceri prin contractele multiple ce se vor incheia la nivel regional si al zonei metropolitane. In aceste conditii, reabilitarea si modernizarea infrastructurii rutiere in vederea fluidizarii traficului de marfuri si persoane devine un factor de importanta maxima pentru dezvoltarea polului de crestere si un sprijin pentru investitia Ford.

In Planul Strategic de Dezvoltare al companiei Ford, pentru perioada 2010 - 2013, dezvoltarea infrastructurii de transport reprezinta de asemenea, una din conditiile esentiale in atingerea obiectivelor strategice de dezvoltare ale companiei, respectiv: cresterea volumului de productie si introducerea de capacitati de productie aditionale. In acest context, dezvoltarea infrastructurii rutiere reprezinta una din masurile Primariei Municipiului Craiova ca premisa de sustinere a mediului de afaceri in vederea dezvoltarii capacitatii de productie a acestora, urmarandu-se astfel, **cresterea competitivitatii economice in cadrul 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 alinamentului 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 Urbana, se pun in evidenta urmatoarele **disfunctionalitati**:

- lipsa de coerenta 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 est-vest se realizeaza cu dificultate;
- prezenta unor intersectii neamenajate si nesemaforizate care conduce la timpi mari de tranzitarea 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:

- crearea de facilitati si premise de dezvoltare ale mediului de afaceri prin reabilitarea de strazi cu grad mare de uzura care asigura legatura polului cu principalele artere rutiere nationale si europene;
- 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;
- reabilitarea infrastructurii rutiere ce face legatura intre cele doua zone industriale importante ale polului de crestere Craiova, respectiv Nord - Vest si Nord - Sud-Est;

<semnatura>

<stampila>

- 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.

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, orașul 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 populatiei 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 regaseste 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.

Rețeaua 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 activității 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
Numărul de călători transportați în luna de vârf	2.384.270 călători	4.555.188 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:

- O linie de tramvaie, pe direcția E-V, compusă din patru tronșoane caracteristice, după cum urmează : un tronșon principal, care servește cea mai mare parte a orașului, cuprins între stația de benzină Calea Severinului și pasajul denivelat Electroputere, în lungime de 6,3 km cale dublă, un tronșon cuprins între pasajul denivelat Electroputere și fabrica de automobile Ford, în lungime de 3,3 km cale dublă, care servește Zona Industrială de Est, un tronșon cuprins între stația de benzină Calea Severinului și CLF, în lungime de 3,0 km cale dublă, care servește Zona industrială de Vest - Cernele și un tronșon în lungime de 4,6 km cale dublă, cuprins între CLF și zona industrială Ișalnița, care servește Combinatul Chimic.

- O 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 autobuze cu caracter radial - concentric.

<semnatura>

<stampila>

În urma sondajelor de circulație făcute pe rețeaua de transport în comun, de către INCERTRANS S.A. la nivelul anului 2008, s-au constatat următoarele disfuncționalități în ceea ce privește modul de exploatare a rețelei de transport și condițiile de circulație stradală:

- Starea tehnică proastă a parcului de autovehicule RATC conduce la o circulație neregulată și lipsită de confort pentru publicul călător;
- valorile de trafic în circulația urbană cresc în mod nejustificat, datorită numărului mare de microbuze în circulație, pierzându-se avantajele oferite de transportul în comun, în descongestionarea circulației urbane;
- impactul nefavorabil asupra mediului, prin creșterea nivelului noxelor emise în atmosferă;
- lipsa alveolelor pentru oprirea autobuzelor în stații, organizarea necorespunzătoare a circulației în principalele intersecții de străzi, lipsa instalațiilor de semaforizare în anumite intersecții, starea de viabilitate necorespunzătoare a anumitor artere de circulație și a liniilor de tramvai sunt tot atâtea cauze care conduc la o circulație greoaie și la un serviciu necorespunzător al rețelei de transport public.

Tot în urma sondajelor realizate de către INCERTRANS S.A. la nivelul anului 2008, s-a constatat ca principale 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,
- optimizarea condițiilor din mijloacele de transport;
- resistemizarea și reamenajarea rețelei rutiere din oraș prin crearea de rute ocolitoare centrului orasului pentru a preîntâmpina aglomerările produse la orele de vârf,
- demararea unor campanii susținute de sensibilizare a participanților la trafic în vederea adoptării unui compartament de trafic rutier în siguranță,
- mărirea frecvenței de succedare a mijloacelor de transport în comun;
- executarea de lucrări de reamenajare și modernizare a rețelei carosabile din oraș;
- suplimentarea numărului de locuri de parcare;
- introducerea de noi linii de transport în comun, pe traseele mai aglomerate;
- condițiile de călătorie din autobuze;
- lipsa adăposturilor în stațiile de autobuz.

Având în vedere situația existentă a tramei stradale și a rețelei de transport în comun prezentată mai sus, reiese în mod evident necesitatea reabilitării și modernizării infrastructurii rutiere din cadrul municipiului Craiova, respectiv a realizării proiectului **„Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a polului de creștere Craiova, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova”** care va asigura mobilitatea populației și a forței de muncă, va crește numărul utilizatorilor mijloacelor de transport în comun, va reduce timpul de călătorie în oraș și va avea un impact pozitiv asupra mediului înconjurător prin reducerea emisiilor de noxe.

Dintre cele 16 linii de autobuze, pe cele 6 străzi și bulevarde ce fac obiectul investiției de față și anume: str. Amaradia, str. Tineretului, str. Toamnei, str. Brestei, str. Pelendava și Bvd. Oltenia, se derulează 9 trasee de autobuz, după cum urmează:

- Bvd. Oltenia: 1R, 2R, 6, 3 și 9;
- Str. Tineretului: 1R, 2R, 6 și 9;
- Str. Brestei: 1R, 2R, 6, 2b și 4R;
- Str. Pelendava: 4R (blocat în prezent datorită infrastructurii rutiere deteriorate)
- Str. Amaradia: 3, 11, 23b și 25.
- Str. Toamnei: 23

Traseul 1R este unul dintre cele 3 trasee rapide de autobuz, desfășurându-se pe ruta Craiova Noua (stația 15) - Banie - Parc - Craiova Noua, având un număr de 32 de stații. Acest traseu este unul din traseele cu cel mai ridicat flux de călători, parcurgând unele din cele mai aglomerate puncte din oraș: Gara, Parcul Nicolae Romanescu, Pasajul Electroputere. Conform studiului privind fluxul de călători de la nivelul municipiului Craiova, realizat de către Institutul de Cercetări în Transporturi - Incertrans SA, această linie transportă 1.193 călători/oră.

Traseul rapid de autobuze 2R, se desfasoara pe ruta Craiova Noua (Craiovesti) - Parc - Banie - Craiova Noua, avand 35 de statii. Conform studiului privind fluxul de calatori de la nivelul municipiului Craiova, aceasta linie transporta 1.032 calatori/ora.

Traseul 6, cel de-al treilea traseu rapid de autobuz, se desfasoara pe ruta Craiova Noua (Craiovesti) - Centru - Spital nr. 1 - Parc - Centru - Craiova Noua, avand 28 de statii. Conform studiului mentionat, realizat de catre Institutul de Cercetari in transporturi - Incertrans SA, aceasta linie transporta 1.453 calatori/ora.

Traseul 3 se desfasoara pe ruta Craiova (Posta) - Oltet - Banie (MAT SA), avand un numar de 30 de statii. Cele mai aglomerate statii ale acestui traseu sunt cele de la Universitate, Liceul Energetic, Posta, MAT SA.

Traseul 4R se desfășura în circuit pe ruta: cap linie Romtelecom Cv. Nouă - str. G. Enescu - bv. Oltenia - bv. Tineretului - str. Dacia - str. Pelendava - str. Brestei - str. Râului - bv. Știrbei Vodă - bv. 1 Mai - bv. Romanescu - str. Popoveni - Autogara Sud - retur. Traseul asigura legătura între cele mai mari două cartiere ale orașului: Craiova Nouă și 1Mai, o alternativă la traseele existente care leagă cele două cartiere sus-amintite, dar care traversează zona centrală a municipiului. Traseul 4R deservea, de asemenea, și alte zone puțin acoperite din punct de vedere al transportului public de persoane, printre care și zona Pelendava. Din cauza stării tot mai deteriorate a părții carosabile a străzilor: Râului, Brestei, Pelendava și a bulevardului Dacia, precum și a numeroaselor lucrări de reabilitare a rețelelor de utilități, în special de canalizare, lucrări care afectează zonele traversate de traseul 4R, întreținerea parcului auto folosit pentru transportul public pe acest traseu a devenit total nerentabilă, iar călătorii au avut tot mai mult de suferit din punct de vedere al confortului în transport, al timpului mediu pentru o călătorie, traseul a fost întrerupt.

Traseul 9 se desfasoara pe ruta Craiova Noua (Craiovesti) - Centru - METRO - Craiova Noua, avand 39 de statii. Acest traseu traverseaza zona centrala si deservește calatorii care merg spre Metro. Din numarul total al statiilor de pe aceste trasee, 6 se regasesc pe pe bvd-ul Olteniei.

Traseul 11 se desfasoara pe ruta Rovine 2 - Piata Centrala si retur, avand un numar de 26 de statii. Acest traseu asigura de asemenea transportul unui flux ridicat de calatori, el traversand zona Spitalui nr. 2 si a Garii.

Traseul 23b se desfasoara pe ruta Oltet - Paltinis - Dezbenzinare - Brazda - Oltet, avand 15 statii.

Traseul 23 are capătul de linie la peronul 3 de autobuze din Piața Gării și se desfășoară pe ruta: bv. Carol I - str. Bariera Vâlcii - str. Toamnei - str. Teilor - str. Prelungirea Teilor - cap linie - retur si asigură legătura între zona de Nord a Craiovei și Gara Craiova - un punct de mare importanță pentru cetățenii orașului și în același timp un nod pentru transportul public de persoane, care asigură numeroase variante de legătură cu celelalte trasee de autobuze din municipiu. Traseul este extrem de important pentru locuitorii din zona pe care o deserveșc, întrucât nu există alte alternative de acces, din punct de vedere al transportului public, către celelalte cartiere ale Craiovei și zona centrală de interes socio-uman.

Traseul 25 se desfasoara pe ruta Gara - Brazda - Oltet - Selgros, avand 18 statii. Acest traseu deservește de asemenea un numar ridicat de calatori, dat fiind faptul ca printre statiile de autobuzele acestui traseu se numara si Gara, Spitalul nr. 2, Universitatea si Selgros, toate fiind zone unde se circula intens. Conform unui studiu al fluxului de calatori de la nivelul municipiului Craiova, realizat de catre Institutul de Cercetari in transporturi - Incertrans SA, aceasta linie transporta 510 calatori/ora. Din numarul total de statii de pe aceste trasee 5 se regasesc pe strada Amaradia.

Pe toate aceste trasee se regasesc numeroase si importante tronsoane din strazile ce fac obiectivul cererii de finantare prezenta, reabilitarea si modernizarea lor contribuind la cresterea fluentei traficului in general, la imbunatatirea conditiilor de transport in comun, la cresterea vitezei medii de transport a calatorilor si reducerea timpului mediu pentru efectuarea transportului pe aceste trasee.

2.3.4 Potentialii beneficiari ai proiectului

Grup tinta:

Locuitorii polului de crestere Craiova. Grupul tinta pe care proiectul „Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a polului de crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova” il vizeaza este reprezentat de locuitorii municipiului Craiova care, conform ultimului comunicat al Institutului Național de Statistică, publicat în anul 2009, erau in numar de **298.643**. Acestia vor beneficia de reabilitarea si modernizarea infrastructurii de transport urbane, ce presupune imbunatatirea accesibilitatii locale, a mobilitatii fortei de munca si a populatiei in general, a bunurilor si serviciilor, in vederea cresterii competitivitatii economice si imbunatatirii calitatii vietii locuitorilor din Craiova. Proiectul presupune de asemenea, reducerea emisiilor de noxe generate de traficul intens prin micșorarea semnificativa a timpului de stationare si de calatorie, lucru ce va asigura imbunatatirea calitatii aerului si va reduce gradul de degradare a cladirilor din zona de Nord-Vest a polului de crestere Craiova.

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-Vest, zona industrială 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. Cele 6 strazi si bulevarde ce fac obiectul investitiei de fata si anume: str. Amaradia, str. Tineretului, str. Toamnei, str. Brestei, str. Pelendava si Bvd. Oltenia, sunt circulate de 9 trasee de autobuz, respectiv: 1R, 2R, 6, 3, 2b, 11, 23b, 25 si 9. Acestea deservesc un numar ridicat de calatori, dat fiind faptul ca printre statiile acestor trasee se numara puncte importante pentru municipiu respectiv: Gara, Spitalul nr. 2, Universitatea, Centrul orasului - ce concentreaza majoritatea institutiilor publice si private si reprezinta un puternic centru comercial - Teatru, Piata Centrala, Parcul Nicolae Romanescu, Zona Industrială Nord- Vest, Metro si Selgros, toate fiind zone intens circulate. In urma datele culese la nivelul anului 2008, de INCERTRANS S.A. de la operatorul de transport RAT Craiova, reiese ca fiecare traseu dintre cele 9 identificate mai sus, transporta in medie 1.000 calatori/ora.

Forța de munca. Conform datelor obținute 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 - Vest si Sud - Est, reabilitarea si modernizarea celor 6 strazi si bulevarde din zona de Nord-Vest asigurand o mai buna mobilitate intre aceste doua platforme, 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 Nord-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 de pe platforma industrială de

<semnatura>

<stampila>

Nord-Vest, intrucat acestea vor deveni mai accesibile atat pentru clientii lor cat si pentru forta de munca angajata.

Locuitorii Zonei Metropolitane Craiova. Fiind situat la intersectia unor importante drumuri europene si nationale, Municipiul Craiova este un nod rutier important in partea de Sud - Vest a Romaniei, urmand ca, in calitate de pol regional de crestere economica al tarii, orasul sa fie conectat la un sistem de autostrazi si drumuri rapide care sa faciliteze accesul si tranzitul rutier prin Zona Metropolitana Craiova si regiunea Oltenia.

Astfel, putem afirma ca cei **316.602 locuitori ai Zonei Metropolitane Craiova** vor beneficia de aceasta investitie, in conditiile cresterii traficului rutier si a numarului de detinatori de autoturisme, va asigura o mai buna sistematizare a circulatiei, o crestere a vitezei medii de traversare a zonei, inclusiv pentru autovehiculele de transport public in comun, reducerea semnificativa a punctelor conflictuale din trafic si situatiilor de risc de producere a unor evenimente rutiere, reducerea nivelului de poluare a aerului si a poluarii fonice, iar in final o imbunatatire a gradului de confort urban in zona de impact.

2.3.5 Activitatile proiectului

A. ACTIVITATI DESFASURATE INAINTE DE DEPUKEREK CERERII DE FINANTARE

1. Elaborare documentatie de proiectare

1.1. Achizitie si executie studii de fezabilitate

Incepand din anul 2008, inainte de finalizarea Planului Integrat de Dezvoltare a Polului de Crestere Craiova, Primaria Municipiului Craiova si-a stabilit o lista de proiecte prioritare pentru finantarea acestora din Fondurile Structurale in cadrul Programului Operatiunel Regional 2007 - 2013. Astfel, in Lista de investitii, anexa la Bugetul de venituri si cheltuieli al Consiliului Local al Municipiului Craiova au fost prevazute sume aferente realizarii documentelor premergatoare depunerii cererilor de finantare pentru proiectele identificate ca fiind prioritare pentru comunitate, printre acestea numarandu-se si reabilitarea si modernizarea strazilor strazilor Brestei, Pelendava, Amaradiiei, Toamnei precum si bulevardele Olteniei si Tineretului.

Astfel, urmare a derularii procedurilor de achizitie prin licitatie deschisa conform prevederilor art. 20 din OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achizitie publica, Municipiul Craiova, in calitate de autoritate contractanta, a efectuat toate etapele procesului de achizitie publica pentru atribuirea contractelor de servicii privind elaborarea Expertizelor tehnice si Documentatiilor de Avizare si au fost incheiate contracte cu S.C. PRO CONS XXI S.R.L. Bucuresti pentru reabilitarea si modernizarea strazilor Amaradiiei, Toamnei, bulevardele Olteniei, Tineretului si cu S.C. PROIECT CRAIOVA S.A. pentru reabilitarea si modernizarea strazilor Brestei si Pelendava.

Serviciile au fost prestate in termenele si conditiile impuse prin contractele de proiectare incheiate si au fost receptionate si verificate iar indicatorii tehnico-economici au fost aprobati prin:

- HCL nr. 93/2009 pentru bulevardul Olteniei
- HCL nr. 94/2009 pentru strada Toamnei
- HCL nr. 95/2009 pentru bulevardul Tineretului
- HCL nr. 98/2009 pentru strada Amaradia
- HCL nr. 291/2009 pentru strada Brestei - tronsonul cuprins intre bvd. Raului si str. Pelendava
- HCL nr. 292/2009 pentru strada Pelendava

Ca urmare a analizei in detaliu a lucrarilor proiectate, prin elaborarea Proiectelor Tehnice si a studiilor de teren necesare, au aparut o serie de modificari ale interventiilor propuse prin DALI. Avand in vedere prevederile Ghidului Solicitantului pentru Axa 1, cap. II.1.2., conform caruia solicitantul de finantare trebuie sa asigure concordanta dintre informatiile furnizate prin documentatia de avizare a lucrarilor de interventii si cele din proiectul tehnic, la solicitarea Primariei Municipiului Craiova, proiectantii initiali ai documentatiilor tehnico-economice, SC PROCONS XXI SRL si SC PROIECT CRAIOVA SA, au revizuit DALI si au actualizat Devizele Generale conform prevederilor art. 44 alin. (4) din Legea 273/29.06.2006 privind finantele publice locale si art. 5 din Anexa 4 la HG 28/2008 privind aprobarea continutului-cadru al documentatiei tehnico-

<semnatura>

<stampila>

economice aferente investitiilor publice precum si tinand cont de prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 58/26.06.2010 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul Fiscal și aplicarea normelor de crestere a TVA-ului la cota de 24%.

Astfel, in conformitate cu prevederile art. 36, alin.(4), lit. (d) din Legea 215/20.02.2007 republicata privind administrația publica locala, art. 44, alin.(1) din Legea 273/29.06.2006 privind finanțele publice locale si HG 28/2008 privind aprobarea continutului-cadru al documentatiei tehnico-economice aferente investitiilor publice, prin HCL nr. 336/2010, Consiliul Local al Municipiului Craiova a aprobat indicatorii tehnico-economici pentru obiectivele de investitii din cadrul proiectului "Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova".

De asemenea in cursul anului 2009 a fost derulata procedura de achizitie in baza careia a fost incheiat un contract de servicii cu S.C. GRANT CPC SRL pentru elaborarea studiilor de trafic si a analizelor cost beneficiu pentru fiecare din cele sase strazi.

1.2 Obținere avize, acorduri, inclusiv CU, AC

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, in vederea intocmirii documentatiei tehnice pentru autorizarea executarii lucrarilor de construire - D.T.A.C., au fost emise certificate de urbanism pentru fiecare din cele 6 strazi. Prin fiecare Certificat de urbanism au fost mentionate elementele privind regimul juridic, economic și tehnic al amplasamentului lucrarilor de interventie propuse, 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 si au fost obtinute avize si acorduri de la detinatorii de utilitati (RA Termoficare Craiova, Romtelecom S.A., Complexul Energetic Craiova, Compania de Apa Oltenia SA, SC Distrigaz Sud SA), si avizul Politiei Rutiere a Municipiului Craiova. De asemenea, pentru avizul privind protectia mediului, ca urmare a parcurgerii etapei de incadrare, conform Ordinului 860/2002, Agentia pentru Protectia Mediului Dolj a decis parcurgerea procedurii simplificate de avizare deoarece nu este necesara efectuarea evaluarii impactului asupra mediului.

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, dupa primirea notificării cu privire la rezultatul etapei de evaluare tehnică și financiară, conform secțiunii III - Reguli precontractuale din Ghidul solicitantului.

Documentatia tehnica pentru autorizarea executarii lucrarilor de construire - D.T.A.C. a fost depusa, urmand ca in maxim 30 de zile calendaristice sa fie eliberata Autorizatia de construire. 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 depusa 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 urmatoarele urmatoarele documente:

- a) certificatul de urbanism (în copie);
- b) actul doveditor al titlului asupra imobilului, respectiv extras din HG 141/2008 privind atestarea domeniului public al județului Dolj - Anexa 2 Domeniul public al municipiului Craiova;
- c) 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;
- d) avizele și acordurile cerute prin certificatul de urbanism.

<semnatura>

<stampila>

1.3 Contractarea și execuția PT,CS, DE

Prin bugetul local de venituri si cheltuieli al municipiului Craiova, au fost alocate fonduri pentru elaborarea Proiectului Tehnic, Caietelor de sarcini și Detaliilor de execuție pentru obiectivele de investitii aferente proiectului „Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a polului de crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova” , iar contractul de servicii a fost cuprins în Programul anual al achizițiilor publice din anul 2009, întocmit conform prevederilor legale privind achizițiile publice.

În conformitate cu prevederile OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, Municipiul Craiova, în calitate de autoritate contractantă, a efectuat toate etapele procesului de achiziție publică a serviciilor de proiectare. 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.

Pentru achiziția serviciilor de proiectare în fazele PT, CS, DE, PAC a fost aplicata procedura de licitație deschisă pe loturi în temeiul art. 20 alin 1 din OUG 34/2006. După evaluarea ofertelor și stabilirea ofertantului castigator a fost încheiat contractul de proiectare cu S.C. IRIMAT CONS S.R.L. cu o valoare de 483.402,22 lei la care se adauga TVA conform prevederilor legale (valoare a contractului care nu a fost achitata pana la data de 1.07.2010 data la care a intrat în vigoarea OUG 58/2010 pentru modificarea si completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal si alte masuri financiar-fiscale, si care a modificat cota privind taxa pe valoarea adaugata de la 19% la 24%).

Ca urmare a finalizarii procedurii de atribuire, 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 dispoziția echipei de proiect pentru pregătirea cererilor de rambursare precum și tuturor reprezentanților organismelor implicate în gestionarea și controlul fondurilor structurale, conform prevederilor legale.

Prestatorul a elaborat documentațiile prevazute în contract în termenele și condițiile stabilite, documentația în faza PT, CS. Din analiza privind conformitatea proiectului tehnic, a detaliilor de execuție, caietelor de sarcini și listelor de cantități pentru fiecare din cele șase strazi din cadrul proiectului „Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de nord-vest a Polului de Crestere, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova” față de cerințele impuse prin documentația de atribuire, au fost solicitate proiectantului o serie de clarificări și completări la documentația tehnică.

Conform prevederilor Legii nr. 215/2001 privind administrația publică și a Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, după aprobarea DALI pentru fiecare din cele șase strazi prin HCL nr. 336/2010 de către consiliul local în calitate de autoritate publică locală deliberativă, a fost convocată Comisia Tehnico-Economică constituită la nivelul Primăriei Municipiului Craiova prin Dispoziția Primarului nr. 23.193/10.06.2010, care a avizat favorabil documentația tehnică în faza PT.

B. ACTIVITATI DESFASURATE DUPA SEMNAREA CONTRACTULUI DE FINANTARE

2. Informare și publicitate

2.1. Comunicate de presa

Pentru a asigura o promovare adecvată a proiectului, conform măsurilor de informare și publicitate prevazute în anexa la contractul de finantare, prin bugetul proiectului au fost alocate fonduri reprezentând contravaloarea a **doua comunicate de presa**, unul care va fi publicat în prima luna de implementare a proiectului și va lansa în mod oficial demararea proiectului și al doilea în ultima luna de implementare a proiectului și va cuprinde o informare asupra proiectului și a rezultatelor sale în ziarul local cu cea mai mare audiență. Având în vedere valoarea estimată de 1000 lei fără TVA pentru fiecare din cele două anunțuri, în conformitate cu prevederile art. 19 din OUG 34/2006, acestea vor face obiectul unor achiziții directe, în primul an și ultimul an al proiectului.

<semnatura>

<stampila>

Dupa semnarea contractului de finanțare, respectiv 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. Ziarul va fi stabilit prin documentul justificativ necesar pentru achizitia directa conform procedurilor stabilite prin managementul calitatii implementat la nivelul Primariei Municipiului Craiova.

Alaturi de activitatile de informare si publicitate cuprinse in bugetul proiectului Primaria Municipiului Craiova a actionat permanent in ideea mediatizarii si transparente in ceea ce privesc initiativele sale de dezvoltare. Astfel, proiectul a fost identificat in urma stabilirii obiectivelor strategice din cadrul Planului Integrat de Dezvoltare Urbana 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 reabilitarea celor 6 strazi a fost mediatizata si in cadrul sedintelor ordinare prin care Consiliul Local al Municipiului Craiova a aprobat atat studiile de Fezabilitate cat si Cererea de finanțare 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.

2.2. 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 douazeci si patru panouri temporare și douazeci si patru plăci permanente**. Panourile temporare vor fi amplasate la extremitatile fiecărei strazi pe fiecare sens de mers, odata cu începerea lucrărilor și vor fi menținute pe întreaga perioada de execuție. Plăcile permanente vor fi montate în locul panourilor temporale în termen de șase luni de la finalizarea lucrărilor de reabilitare cuprinse in proiect si finalizarea procedurilor de rambursare a cheltuielilor.

Valoarea estimată pentru achiziția si montarea panourilor necesare asigurarii vizibilității proiectului este de 72.000 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 activitate nu depășește echivalentul în lei a 125.000 euro, exclusiv TVA, în conformitate cu prevederile art. 124 din OUG 34/2006, acesta activitate se va contracta prin procedura de cerere de oferte.

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. Anunțul va preciza 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.

<semnatura>

<stampila>

Avand in vedere specificatiile tehnice pentru dimensiunile de 2,00x3,00 m ale panourilor de promovare (billboards) prevazute in Manualul de Identitate Vizuala pentru Programul Operatiional Regional, amplasarea acestor panouri va necesita elaborarea unei documentatii tehnice si obtinerea de certificat de urbanism si autorizatie de construire in conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991.

3. Urmărirea executiei lucrarilor prin diriginti de santier

3.1 Achizitie servicii dirigentie de santier

Valoarea estimată pentru activitatea de supervizare a lucrărilor prin diriginți de santier este de 355.570 lei exclusiv TVA respectiv 83.480 Euro și a fost stabilită prin Devizul General centralizator al celor sase obiective de investitii, cap. Asistență tehnică. Desi valoarea estimată pentru aceste servicii este sub limita de 125.000 euro, prevazuta de art. 124 din OUG 34/2006 pentru procedura de cerere de oferte, avand in vedere ca la momentul elaborarii prezentei cereri de finantare nu se poate aprecia valoarea maxima a contractelor de servicii similare pentru anul 2011 (preconizat pentru demararea procedurii de achizitie) in conformitate cu prevederile art. 20 alin 1 din OUG 34/2006, contractul de servicii se va atribui prin aplicarea procedurii de licitație deschisă. Procedura se va iniția prin transmiterea spre publicare în SEAP a anuntului de participare și a documentației de atribuire.

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 anuntul de participare, ocazie cu care se va intocmi 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 cerintelor 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 participantii 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, astfel incat plata finala sa fie efectuata in acest interval pentru a putea fi solicitata rambursarea.

<semnatura>

<stampila>

3.2. Prestare servicii de dirigenție șantier

Prin Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții 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. În acest sens, una din obligațiile Primăriei Municipiului Craiova, în calitate de investitor, este asigurarea verificării execuției corecte a lucrărilor prin dirigenți de specialitate sau agenți economici de consultanță specializați, pe tot parcursul lucrărilor. Dirigențele de șantier este unul din factorii importanți care contribuie la realizarea lucrărilor cu respectarea cerințelor de calitate și încadrarea în valorile stabilite în contractul de execuție.

Atribuțiile dirigențului de șantier vor fi menționate în contract, și vor cuprinde cerințele menționate în Ordinul ISC nr. 154/2010 pentru aprobarea Procedurii de autorizare a dirigenților 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 verficatori 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 existenței și valabilității tuturor avizelor, acordurilor, precum și a modului de preluare a condițiilor impuse de acestea în proiect;
- verificarea existenței și respectarea "Planului calității" și a procedurilor/instrucțiunilor tehnice pentru lucrarea respectivă;
- verificarea existenței documentelor cu privire la calitatea produselor pentru construcții, respectiv corespondența calității acestora cu prevederile cuprinse în proiecte;
- interzicerea utilizării produselor pentru construcții fără certificate de conformitate, declarație de conformitate ori fără acord tehnic (pentru produse, procedee și echipamente noi);
- urmărirea realizării construcției în conformitate cu prevederile proiectelor, caietelor de sarcini și ale reglementărilor tehnice în vigoare;
- verificarea respectării tehnologiilor de execuție, aplicarea corectă a acestora în vederea asigurării nivelului calitativ prevăzut în documentația tehnică și în reglementările tehnice;
- interzicerea executării de lucrări de către personal necalificat;
- participarea la verificarea lucrărilor ajunse în faze determinante;
- efectuarea verificărilor prevăzute în reglementările tehnice și semnarea documentelor întocmite ca urmare a verificărilor, respectiv procese-verbale în faze determinante, procese-verbale de recepție calitativă a lucrărilor ce devin ascunse etc.
- interzicerea utilizării de produse, procedee și echipamente noi neacordate tehnic;
- asistarea la prelevarea probelor de la locul de punere în opera;
- transmiterea către proiectant, prin intermediul investitorului, a sesizărilor proprii sau ale participanților la realizarea construcției privind neconformitățile constatate pe parcursul execuției;
- informarea operativă a investitorului privind deficiențele de ordin calitativ constatate, în vederea dispunerii de măsuri;
- urmărirea respectării de către executant a dispozițiilor și/sau a măsurilor dispuse de proiectant/de organele abilitate;

<semnatura>

<stampila>

- 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 obiectiilor 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 în 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.

4. Contractarea și execuția lucrărilor

4.1 Contractarea lucrărilor

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 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 „**Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a polului de crestere Craiova, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova**”, ca urmare a atribuirii contractului de achiziție publică.

Pe parcursul întregului proces de achiziție publică, la adoptarea oricărei decizii, se vor avea în vedere următoarele principii: nediscriminarea, tratamentul egal, recunoașterea reciprocă, transparența, proporționalitatea, eficiența utilizării fondurilor publice precum și asumarea răspunderii.

Valoarea estimată a lucrărilor, stabilită prin devizul general centralizator este de 53.375.780 lei exclusiv TVA, reprezentând 12.531.290 Euro iar în conformitate cu prevederile art. 20 alin 1 din OUG 34/2006, contractul de lucrări se va atribui prin aplicarea procedurii de licitație deschisă.

Dupa semnarea contractului de finanțare se va iniția procedura de achiziție publică a execuției lucrărilor prin transmiterea spre publicare a unui anunț de participare în SEAP și în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene, conform art. 55 din OUG 34/2006.

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 formată din membrii Serviciului Achizitii Publice la care se vor adauga specialiști din cadrul direcțiilor de specialitate ale Primariei Municipiului Craiova. Astfel se asigură unul dintre principiile care stau la baza atribuirii contractului de achiziție publică, respectiv respectarea principiului privind asumarea raspunderii prin determinarea clară a sarcinilor și responsabilităților persoanelor implicate în procesul de achiziție publică, urmărindu-se asigurarea profesionalismului, imparțialității și independenței deciziilor adoptate pe parcursul derulării acestui proces.

În 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:

<semnatura>

<stampila>

- 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 și desenate, Caiete de sarcini pe specialități și Listele de cantități elaborate de proiectant
- instrucțiuni 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;
- instrucțiuni 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 această 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 șase strazi ce fac obiectul proiectului „Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de nord-vest a Polului de Crestere, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova”;
- 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

<semnatura>

<stampila>

ofertele necastigatoare precum si numele ofertantului căruia urmează să i se atribue 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.

4.2. Executia lucrarilor

Lucrările pentru reabilitarea si modernizarea strazilor Amaradia, Brestei, Olteniei, Pelendava, Tineretului si Toamnei se vor realiza conform Autorizațiilor de construire obținute în baza prevederilor Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții și cu respectarea Proiectulelor tehnice, a caietelor de sarcini, a listelor de cantități și a detaliilor de execuție elaborate de proiectant.

Dirigintele de șantier, contractat anterior pentru supervizarea lucrărilor, va preda executantului amplasamentul liber de orice sarcină și bornele de reper precizate de proiectant. Executantul va demara lucrările de execuție în conformitate cu prevederile asumate prin contract.

Strada Amaradia este situata între Strada C-tin Brancusi si B-dul Dacia si are o lungime de 1303 m. Este clasificata ca strada de categoria a II-a si a III-a. În profil transversal, artera prezinta în principal o parte carosabila cu latime de 7,00 - 14,00 m si evazari în zona de amenajare a intersectiilor. Se impune largirea partii carosabile la 9,00 m. Aceasta largire nu implica relocari sau devieri de retele în zona.

Se vor face rectificari atât în plan cât si în profil longitudinal, dar fara a afecta major traseul existent, fara devieri de ax sau corectii mari ale niveletei. Reabilitarea structurii existente presupune urmatoarele lucrari:

- Frezarea straturilor asfaltice existente pe 10 cm;
- Remedierea degradarilor si colmatarea resturilor cu mastic bituminos, mortar asfaltic, în functie de deschiderea acestora.

Sistemul rutier va avea urmatoarea componenta:

- 10 cm frezare straturi asfaltice;
- 4 cm mixtura asfaltica MASF 16;
- 6 cm binder de criblura tip BAD 25;
- Geocompozit;
- 6 cm anrobat bituminos AB 2 + preluare denivelari si reprofilare.

Pe zonele cu cedare a fundatiei si pe extinderi, se prevede înlocuirea sistemului rutier existent cu un sistem nou.

Solutia de ridicare a trotuarelor, acolo unde este cazul, se va face prin:

- 3 cm uzura BA8;
- 2-6 cm mortar asfaltic pentru denivelari si reprofilare;
- 3 cm frezare straturile asfaltice degradate.

Trotuarele noi vor avea urmatorul sistem rutier:

- 3 cm uzura tip BA8;
- 10 cm beton de ciment C8/10;
- 10 cm strat de balast natural stabilizat mecanic.

Se prevede înlocuirea bordurilor. La partea carosabila se va mai efectua ridicarea la nivelul cotei liniei rosii si a gurilor de scurgere, caminelor de utilitati si aerisirile la conductele de transport gaze.

<semnatura>

<stampila>

Semaforizare intersectie Amaradia - Opanez: Sistemele de semaforizare vor fi de tip inteligent, cu semnal acustic la culoarea verde si cu actionare cu buton tactil. Arhitectura sistemului cuprinde urmatoarele elemente principale:

- Instalatii semafoare 4 seturi cu corpurile de semafor aferente
- Instalatii semaforizare cu buton pietonale 4 seturi cu corpurile de semafor aferente
- 1 Automat de trafic, inclusiv cabinet si soclu
- Modul detectie video in automatul de trafic
- Senzori video amplasati pe console

Bulevardul Tineretului este situat intre Calea Severinului si Bulevardul Dacia si are o lungime de 1160 m. Este clasificat ca strada de categoria a II-a, cu parte carosabila de latimi cuprinse intre 13,00 ÷ 22,00 m, in partea centrala existand o zona de separatie fizica cu o latime variabila intre 2,30 ÷ 7,00 m.

Reabilitarea bulevardului Tineretului nu afecteaza retelele de utilitati din zona. Se vor proteja retelele de utilitati prin aducerea la cota acaminelor de vizitare si se vor curati si decolmata reseaua de canalizare pluviala.

Se vor face rectificari atat in plan cat si in profil longitudinal, dar fara a afecta major traseul existent, fara devieri de ax sau corectii mari ale niveletei. Reabilitarea structurii existente presupune urmatoarele lucrari:

- Frezarea straturilor asfaltice existente pe 10 cm;
- Remedierea degradarilor si colmatarea resturilor cu mastic bituminos, mortar asfaltic, in functie de deschiderea acestora.

Reabilitarea se va face cu caseta acolo unde se executa parcare auto, respectiv fara caseta - sistem rutier nou. Sistemul rutier va avea urmatoarea componenta:

- 10 cm frezare straturi asfaltice;
- 4 cm mixtura asfaltica MASF 16;
- 6 cm binder de criblura tip BAD 25;
- 6 cm +R mixtura asfaltica tip AB 2;
- Reparatii zone cu defecte structurale pana la nivelul patului strazii.

Pe zonele cu cedare a fundatiei si pe extinderi, se prevede inlocuirea sistemului rutier existent cu un sistem nou, compus din:

- 4 cm mixtura asfaltica MASF16;
- 6 cm - binder de criblura tip BAD25;
- Geocompozit antifisura
- 6 cm mixtura asfaltica tip AB2
- 20 cm - piatra sparta;
- 20 cm strat din balast;
- 5 cm nisip.

Pe toata lungimea bulevardului Tineretului sunt prevazute trotuare de latime variabila. Solutia de ridicare a trotuarelor, acolo unde este cazul, se va face prin:

- 3 cm uzura BA8;
- 2-6 cm mortar asfaltic pentru denivelari si reprofilare;
- 3 cm frezare straturile asfaltice degradate.

Trotuarele noi vor avea urmatorul sistem rutier:

- 3 cm uzura tip BA8;
- 10 cm beton de ciment C8/10;
- 10 cm strat de balast natural stabilizat mecanic.

Se prevede inlocuirea bordurilor. Bulevardul Tineretului are o zona mediana intre cele doua sensuri de circulatie pe care se va amenaja spatiu verde.

Bulevardul Olteniei este situat intre bulevardul Tineretului si str. Craiovesti si are o lungime de 2179 m, fiind clasificat ca o strada de categoria a II-a. Reabilitarea B-dului Oltenia nu implica relocarea si devierea de utilitati in zona. Se vor face rectificari atat in plan cat si in profil longitudinal, dar fara a afecta major traseul existent, fara devieri de ax sau corectii mari ale niveletei. Reabilitarea structurii existente presupune urmatoarele lucrari:

- Frezarea straturilor asfaltice existente pe 10 cm;

- Remedierea degradarilor si colmatarea resturilor cu mastic bituminos, mortar asfaltic, in functie de deschiderea acestora.
- Dupa terminarea lucrarilor de reparare-curatire a suprafetei betonului de ciment si aternerea stratului de binder in grosime de 6 cm+R, se va amorsa si se va aterne pe toata suprafata material compozit.

Sistemul rutier va avea urmatoarea componenta:

- frezare straturi asfaltice pana la beton;
- 4 cm mixtura asfaltica MASF 16;
- Geocompozit;
- 6 cm strat de legatura BAD 25+R;

Pe zonele cu cedare a fundatiei si pe extinderi, se prevede inlocuirea sistemului rutier existent cu un sistem nou, compus din:

- 4 cm mixtura asfaltica MASF16;
- Geocompozit;
- 6 cm strat de legatura BAD 25;
- 22 cm strat din beton de ciment C16/20;
- 20 cm strat din balast;

Reabilitarea sistemului rutier presupune realizarea de casete:

- Largirea carosabilului cu caseta pentru executarea parcarilor auto de 2,5 m respectiv 4,5 m;
- Pentru statiile de autobuz, carosabilul se largeste cu executarea de caseta pe 3,00 m;

Trotuarele existente vor fi adaptate in felul urmatoar:

- 3 cm uzura BA8;
- 2-6 cm mortar asfaltic pentru denivelari si reprofilare;
- 3 cm frezare straturile asfaltice degradate.

Trotuarele noi vor avea urmatorul sistem rutier:

- 3 cm uzura tip BA8;
- 10 cm beton de ciment C8/10;
- 10 cm strat de balast natural stabilizat mecanic.

Bulevardul Oltenia are o zona mediana intre cele doua sensuri de circulatie pe care se va amenaja spatiu verde.

La partea carosabila se va mai efectua ridicarea la nivelul cotei liniei rosii si a gurilor de scurgere, caminelor de utilitati si aerisirile la conductele de transport gaze.

Strada Toamnei, cu o lungime de 1105 m, este clasificata ca strada de categoria a III-a. Tronsonul situat intre strada Bariera Valcii si Aleea Teilor este asfaltat , iar pe sectorul Aleea Teilor - cap proiect este pietruit.

Reabilitarea strazii Toamnei nu afecteaza retelele de utilitati din zona dar s-au prevazut lucrari pentru ridicarea la cota a capacelor caminelor de vizitare precum si curatirea si decolmatarea retelei de canalizare pluviala.

Se vor face rectificari minore ale traseelor atat in plan cat si in profil longitudinal, dar fara a afecta major traseul existent, fara devieri de ax sau corectii mari ale niveletei. Lucrarile necesare constau in:

- Inlocuirea sistemului rutier degradat;
- Reparatii la trotuare;
- Reabilitarea imbracamintilor bituminoase existente;
- Asigurarea scurgerii apelor.

Pentru tot contractul se prevede inlocuirea sistemului vechi cu unul nou. Este amenajata o statie auto la poz. Km 0+670 - 0+690 partea dreapta.

Solutia proiectata pentru reabilitarea imbracamintii asfaltice inclusiv in zonele cu cedari, unde este necesara inlocuirea sistemului rutier nou este urmatoarea:

- 4 cm mixtura asfaltica;
- 6 cm strat de legatura BAD 25;
- 20 cm strat din piatra sparta;
- 20 cm balast;
- 10 cm nisip cu rol anticontaminant.

Strada Pelendava este situata intre strazile Brestei si Calea Severinului si are o lungime de 1180 m. Este clasificata ca strada de categoria a III-a, cu partea carosabila de 7,00 m, cate o banda pe fiecare sens.

Reabilitarea Strazii Pelendava implica relocari de retele electrice, de iluminat, de retele de gaze, alimentare cu apa, canalizare menajera si pluviala.

Se vor face rectificari atat in plan cat si in profil longitudinal, dar fara a afecta major traseul existent, fara devieri de ax sau corectii mari ale niveletei.

Pe unele sectoare cât și pe porțiunea din preajma insulei de separație în intersecția cu Calea Severinului, sistemul rutier se va reface în întregime iar pe alte sectoare lărgirea drumului se va face cu executarea casetei.

Din punct de vedere al sistemului rutier pentru carosabil, pe zonele în care degradările sunt ale complexului rutier, acesta va fi compus din:

- 4 cm frezare asfalt existent;
- 4 cm uzura MASF16;
- 5 cm BAD 25;
- 6 cm strat de bază pe toată suprafața carosabilă, atât veche cât și cea nouă;

În zonele de extindere pentru lărgire, sistemul rutier este:

- 4 cm uzura MASF16;
- 5 cm BAD 25;
- Geocompozit;
- 6 cm AB2;
- 25 cm balast stabilizat;
- 30 cm balast.

Lucrările prevăzute pentru carosabilul existent sunt:

- Frezarea întregii suprafețe pe o adâncime de 4 cm.
- Repararea suprafețelor degradate
- Colmatarea fisurilor din stratul suport de mixturi asfaltice.
- Stratul de AB2 care se va turna peste extindere, în grosime de 6 cm, va fi turnat și peste sistemul existent, odată cu realizarea extinderii.

Zona de extindere va fi la 3,25 m din ax, unde se va proceda la tăierea asfaltului, pentru a exclude eventualele borduri și fundații de beton din lucrarea inițială. În zona de înfrățire a sistemului rutier nou cu cel existent, peste statul de AB2 se va așterne material geocompozit de 1,00 m lățime, amplasat simetric față de linia de tăiere (0,50+0,50m), pentru a preantampina transmiterea eventualelor fisuri spre straturile superioare.

Trotuarele vor avea latimi variabile, in functie de spatiul disponibil, intre 0.75 m si 3.00 m. Trotuarul pe strada Pelendava se va construi pe ambele parti, cu excepția zonei intersecției cu strada Severinului, în dreptul acceselor și drumurilor laterale.

Trotuarele vor avea următorul sistem rutier:

- 3 cm uzură BA8;
- 10 cm strat de balast stabilizat cu ciment;
- 10 cm strat de balast stabilizat mecanic.

La partea carosabila se va efectua si ridicarea la nivelul cotei liniei rosii si a gurilor de scurgere, caminelor de utilitati si aerisirile la conductele de transport gaze.

Intersecția cu strada Brestei a fost îmbunătățită prin mărirea razelor de racordare cu aceasta.

La strada Brestei este prevazut a fi modernizat tronsonul cuprins intre strazile Raului si Pelendava ce are o lungime de 1123. Strada Brestei sste clasificata ca strada de categoria a II-a, impunandu-se largirea strazii la 14,00 m. In afara proiectului de reabilitare si modernizare al strazii, lucrari specifice de drumuri, mai sunt necesare lucrari de protectie, relocare, infiintare sau inlocuiri de utilitati.

Se vor face rectificari atat in plan cat si in profil longitudinal, dar fara a afecta major traseul existent, fara devieri de ax sau corectii mari ale niveletei.

Partea carosabila se va largi la 14,00 m, iar taierea sistemului rutier se va face la 15 cm spre ax deoarece marginea este franjurata si frecvent cu degradari.

Din punct de vedere al sistemului rutier pentru carosabil se prevede:

- Inlocuirea complexului rutier, unde acesta prezinta degradari, cu sistemul propus si pentru zonele de extindere, dupa cum urmeaza:

- 4 cm mixtura asfaltica MASF 16;
- Geocompozit antifisura (la rostul dintre complexul rutier nou, extindere, si corpul drumului existent, pe primul strat de mixtura bituminoasa, cel mai de jos, se va aterne un material compozit cu latimea de 1,00 m, pozitionat simetric fata de linia de taiere pentru a preintampina transmiterea eventualelor fisuri spre straturile superioare);

- 6 cm strat de legatura BAD 25;
- 6 cm strat de baza AB2;
- 20 cm balast stabilizat;
- 30 cm balast.

- In zonele unde defectiunile sunt datorate straturilor bituminoase sunt prevazute urmatoarele lucrari:

- Frezarea a 4cm din straturile asfaltice;
- Aternerea urmatoarelor straturi asfaltice:
 - 3 cm uzura BA 16;
 - 10 cm balast stabilizat cu ciment;
 - 10 cm balast natural stabilizat mecanic.

Largirea carosabilului la 14,00 m se face cu executarea de casete. Statiile de autobuz prezente pe tronson au latimea de 2,50 m.

Trotuarele vor avea latimi variabile, si vor fi prezente pe toata lungimea proiectului, avand urmatoarea imbracaminte:

- 3 cm uzura BA16;
- 10 cm strat de balast stabilizat cu ciment;
- 10 cm strat de balast stabilizat mecanic.

Intre bordura trotuarului si a carosabilului, pe unele sectoare ale proiectului se prevede spatiu verde de latime variabila intre 0,5 si 1,65 m.

La partea carosabila se vor mai efectua urmatoarele lucrari:

- Ridicarea la nivelul cotei liniei rosii si a gurilor de scurgere, caminelor de utilitati si aerisirile la conductele de transport gaze;

- Intersectiile cu strazile laterale se vor amenaja astfel:

- In cazul intersectiei cu o strada modernizata aceasta se va amenaja pe distanta de 10,00 m cu 4 cm MASF 16 si 5 cm BAD 25;

- In cazul strazilor nemodernizate se vor amenaja tot pe 10,00 m cu acelasi sistem asfaltic de mai sus, iar pe urmasorii 20,00 m se va pietrui si reprofila, pentru a se impiedica transportul noroiului in artera principala;

- Pentru continuizarea scurgerii apelor in dreptul strazilor laterale se vor executa casiuri.

Siguranta circulatiei:

Pentru toate strazile cuprinse in proiect se va reface in intregime semnalizarea verticala si marcasele. Indicatoarele se vor confectiona din folie reflectorizanta pe tabla de aluminiu si stalpi din otel protejati anticorrosiv prin vopsire si inchisi la capatul superior, pentru a interzice patrunderea in interior a apei si corodarea stalpului. Daca este cazul se vor monta panouri suplimentare.

Marcasele rutiere axiale, de separate a benzilor de circulatie, laterale si transversale este recomandabil sa se execute termoplastic, cu grosimea de 2.000 microni sau cu vopsea bicomponenta. Lucrarile de marcaje pentru partea carosabila in vederea reducerilor de viteza, trecerilor de pietoni statii de autobuz trebuie executate din prefabricate termoplastice.

Trecerile de pietoni se vor trata cu atentie astfel ca traversarea sa fie facuta de catre pietoni cu o mai mare siguranta. In vederea canalizarii fluxului de pietoni se vor prevedea montarea de parapet pietonali pe 50,00 m inainte si dupa trecerea de pietoni, sau pana la prima intersectie, se

vor monta sicane denivelate de reducerea vitezei de circulatie a autovehiculelor inaintea trecerilor de pietoni.

4.3. 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 și 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 și completările ulterioare. Prin actul de recepție, Primaria Municipiului Craiova în calitate de investitor va urmări îndeplinirea contractului de execuție de lucrări 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 beneficiar. 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, specialiști în domeniu, inclusiv un reprezentant din cadrul Serviciului Control Disciplina în Construcții, care au ca sarcini de serviciu participarea în comisiile de recepție pentru toate lucrările efectuate în baza autorizațiilor 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 „Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a polului de crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana 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 activitatilor

Nr. crt	Activitate/ subactivitate	Poziția/ persoana responsabilă cu implementarea activității	Anterior semnare contract finantare	Anul 1												Anul 2												Anul 3			
				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	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. ACTIVITATI DESFASURATE INAINTE DE DEPNAREA CERERII DE FINANTARE																															
1.	Elaborare documentatie proiectare																														
1.1	Achizitie și execuție SF	-Manager achiziții -Manager tehnic																													
1.2	Obținere avize, acorduri, inclusiv CU, AC	-Manager tehnic																													
1.3	Contractarea și execuția PT, CS, DE	-Manager achiziții -Manager tehnic																													
B ACTIVITATI DESFASURATE DUPA SEMNAREA CONTRACTULUI DE FINANTARE																															
2.	Informare si publicitate																														
2.1	Comunicate presa	-Manager financiar																													
2.2	Achizitie și montare panouri vizibilitate proiect	-Manager achiziții -Manager tehnic																													
3.	Urmarire executie lucrari prin diriginti de santier																														
3.1	Achizitie servicii dirigentie santier	-Manager proiect -Manager achiziții -Manager tehnic																													
3.2	Prestare servicii de dirigentie santier	-Manager proiect -Manager tehnic																													

Nr. crt	Activitate/ subactivitate	Poziția/ persoana responsabilă cu implementarea activității	Anterior semnare contract finantare	Anul 1												Anul 2												Anul 3			
				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	Luna 5	Luna 6	Luna 7	Luna 8	Luna 9	Luna 10	Luna 11	Luna 12	Luna 1	Luna 2	Luna 3	Luna 4
4.	Executie lucrari																														
4.1	Contractarea lucrărilor	-Manager proiect -Manager achiziții -Manager tehnic -Manager financiar																													
4.2	Execuția lucrărilor	-Manager proiect -Manager financiar -Manager tehnic																													
4.3	Recepția lucrărilor	-Manager proiect -Manager tehnic																													

2.3.7 Resursele materiale implicate in realizarea proiectului

Activitatile legate de elaborarea si implementarea proiectului se realizeaza in cadrul Directiei Proiecte, Programe de Dezvoltare, Tehnica si Investitii din cadrul Primariei Municipiului Craiova cu sediul in str. A.I. Cuza, nr. 1. Aceasta directie cuprinde Serviciul Elaborare Proiecte si Programe de Dezvoltare si Biroul Implementare Proiecte si Programe de Dezvoltare, conform organigramei aprobata prin HCL nr. 114/2010. In cadrul acestei directii isi desfasoara activitatea 18 functionari publici.

Toti cei 18 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, responsabil financiar, responsabil tehnic.

Principalele atributii ale Serviciului Elaborare 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 Implementare Proiecte si Programe de Dezvoltare 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 Proiecte, Programe de Dezvoltare, Tehnica si Investitii, birourile sunt dotate cu mobilier, tehnica de telecomunicatie (telefon, fax, telefonie mobila), tehnica de calcul toti cei 18 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 arcure 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, retroprojector, videoprojector si flipchart, echipamente care, după caz, vor fi puse la dispozitia 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. - 6 Documentatii de avizare a lucrarilor de interventii realizate; 6 studii de trafic si analize cost beneficiu realizate

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

Subactivitatea 1.3. - PT, CS, DE realizate

B. ACTIVITATI DESFASURATE DUPA SEMNAREA CONTRACTULUI DE FINANTARE

Activitatea 2: Informare si publicitate

Subactivitatea 2.1. - 2 comunicate de presa lansate la inceputul si la sfarsitul proiectului

Subactivitatea 2.2. - 24 panouri publicitare temporare/24 placute permanente

Activitatea 3: Urmarire executie lucrari prin diriginti de santier

Subactivitatea 3.1 - Servicii dirigentie de santier achizitionate

Subactivitatea 3.2: - Servicii de dirigentie de santier prestate; carte tehnica intocmita

Activitatea 4: Executie lucrari

Subactivitatea 4.1: Contractarea lucrarilor: dosar achizitie intocmit si contractat lucrari incheiat

Subactivitatea 4.2: Executia lucrarilor

- Reabilitare str. Amaradia in lungime de 1303 m
- Reabilitare str. Brestei in lungime de 1125 m
- Reabilitare str. Olteniei in lungime de 2090 m
- Reabilitare str. Pelendava in lungime de 1200 m
- Reabilitare bvd. Tineretului in lungime de 1092 m
- Reabilitare str. Toamnei in lungime de 1244 m
- Suprafata carosabil modernizat 86.200 mp
- Suprafata trotuare modernizate 26.400 mp
- Suprafata zone verzi modernizate 17.400 mp
- 1 sens giratoriu nou creat la intersectia str. Oltenia cu bvd. Tineretului
- 6 statii de taxi amenajate
- 800 locuri de parcare amenajate
- 14 statii de autobuz amenajate

Subactivitatea 4.3: Receptia lucrarilor: actualizarea valorii de inventar a celor 6 strazi care sunt inregistrate 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 5 (cinci) persoane, din care cinci sunt functionari publici in cadrul Primariei Municipiului Craiova si un reprezentant al Regiei Autonome de Transport Craiova, ce au fost selectati 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, a fost aprobată prin Referatul nr. 126646/17.09.2010, referat ce este atasat la documentele aferente prezentei cereri de finantare alaturi de fisele de post si CV-uri, si are următoarea componență:

1. manager proiect
2. asistent manager proiect
3. manager financiar
4. manager tehnic
5. responsabil achizitii publice

In functiile cheie sunt nominalizate persoane din cadrul Directiei Proiecte, Programe de Dezvoltare, Tehnica si Investitii 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:

- indeplinirea obiectivelor propuse prin proiect si a tuturor cerintelor impuse de finantator prin contractul de finantare;
- organizarea si coordonarea activitatii echipei de implementare a proiectului;
- 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 indeplinire a diverselor faze impuse de derularea proiectului, încadrarea în grafic si în bugetul aprobat a activitatilor prevazute în proiect;
- identificarea eventualelor probleme aparute în derularea proiectului si luarea de masuri corective pentru buna desfasurare a acestuia;
- indeplinirea tuturor criteriilor de buna performanta impuse prin contractul de finantare.
- 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:

- organizarea de intalniri periodice între membrii echipei de proiect cat si cu constructorul, în vederea monitorizarii stadiului de implementare a proiectului;
- organizarea administrativa a activitatii de implementare si evaluare a proiectului;
- sprijina managerul de proiect în toate activitățile desfășurate de acesta.

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 evidentei contabile si 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 și a rapoartelor de progres aferente, precum și a Graficului de depunere a cererilor de rambursare și transmiterea acestora către Organismul Intermediar, în vederea obținerii rambursării cheltuielilor;
- 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;
- corectitudinea efectuării plăților si a tuturor operațiunilor financiare din acest proiect conform cerintelor impuse prin contractul de finantare, cu respectarea prevederilor cu privire la costurile eligibile și neeligibile;
- urmărirea tuturor operațiunilor bancare prin contul proiectului;
- respectarea alocărilor bugetare conform bugetului prezentat în proiect;
- previzionarea si planificarea necesarului pentru plăți;
- respectarea prevederilor cu privire la costurile eligibile si neeligibile.
- întocmirea si transmiterea către aprobare a rapoartelor financiare în cadrul proiectului.

Managerul tehnic va fi responsabil cu:

- urmărirea încheierii contractului de executie de lucrari la timp si în conformitate cu specificatiile tehnice din dosarele de achizitie;
- coordonarea activitatii firmei de dirigentie de santier;
- primirea rapoartelor tehnice întocmite de firma de dirigentie de santier si verificarea acestora;
- urmărirea executării lucrărilor de constructie în conformitate cu prevederile contractului de executie lucrari;
- verificarea încadrării lucrărilor în graficul de executie;

- receptia lucrarilor.

Responsabilul achizitiei va avea responsabilitati privind:

- intocmirea documentatiilor standard pentru procedurile de achizitie publica;
- obtinerea avizelor pentru corectitudinea documentatiilor standard pentru achizitiile publice;
- punerea la dispozitia ofertantilor a documentatiilor standard pentru procedurile de achizitie publica;
- desfasurarea procedurilor de achizitie publica;
- incheierea contractului de servicii/lucrari/produse prevazut in proiect.

Persoanele propuse pentru echipa de implementare, din cadrul Primariei 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 Primariei 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 Primariei Municipiului Craiova, cu scopul de a obține rezultatele preconizate și de a atinge obiectivele specifice și obiectivul general al proiectului.

Monitorizarea implementării proiectului este corelată cu procedura de proces aferentă Biroului Implementare Proiecte Programe din cadrul Sistemului de Management al Calitatii implementat în Primăria Municipiului CRAIOVA. 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 bază 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.

În cadrul Primariei Municipiului CRAIOVA sunt identificate, controlate și procedurate următoarele tipuri de procese:

- procese manageriale (de conducere): managementul resurselor, managementul resurselor umane, managementul proceselor, **managementul proiectelor**, managementul calitatii
- procese operationale (de bază):
- procese suport:

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 Calității, personalul cu impact direct asupra calității 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 fișele de post, certificatele și diplomele ce sunt incluse în dosarul fiecărui angajat.

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

- evaluarea internă - realizată de către echipa de implementare a proiectului
- evaluarea externă - realizată de către Organismul Intermediar și Autoritatea Contractantă.

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.

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, precum și pe baza raportelor de audit întocmite de auditorii. 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 autorizația ;

Riscuri externe

- Schimbări legislative
- Politici comerciale ale producătorilor de materiale de construcții nefavorabile
- Riscuri naturale
- Nerespectarea graficului de rambursare fondurilor;
- Decizia operatorilor de vehicule de a nu utiliza sectorul de drum modernizat

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 dirigintele 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.

Procedura de verificare/supervizare a activității echipei de proiect aplicabilă în cadrul Primăriei Municipiului Craiova va fi pe de o parte asigurată prin procesele specifice Sistemului de Management al Calității implementat în organizație și pe de altă parte se va asigura auditarea financiară prin Compartimentul Audit intern și control financiar intern ce funcționează în subordinea Primarului Municipiului Craiova. Auditarea proiectului se va face atât din punct de vedere financiar-contabil, cât și în ceea ce privește respectarea procedurilor de achiziții în vigoare și se va realiza pe toată perioada de implementare a proiectului. Auditul va cuprinde: analiza și verificare naturii, legalității și regularității cheltuielilor, controlul utilizării prefinanțării, efectuarea de verificări, prin sondaj, la fața locului, privind proiectul (existență, conformitate etc.).

2.5. Durata de implementare a proiectului

Durata de implementare a proiectului este de **28 luni**.

2.6. Indicatori

INDICATORI	Valoare la începutul perioadei de implementare	Valoare la sfârșitul perioadei de implementare
Rezultat imediat (direct) (indicatorii se vor corela cu rezultatele prevăzute la pct 2.3.6)		
Lungime Str. Amaradia modernizată	0 m	1303 m
Lungime tronson Str. Brestei modernizat	0 m	1125 m
Lungime Bvd. Olteniei modernizat	0 m	2090 m
Lungime Str. Pelendava modernizată	0 m	1200 m
Lungime Bvd. Tineretului modernizat	0 m	1092 m
Lungime Str. Toamnei modernizată	0 m	1244 m
Suprafața carosabil modernizat	0 mp	86.200 mp
Suprafața trotuare modernizate	0 mp	26.400 mp
Suprafața zone verzi modernizate	0 mp	17.400 mp
Sensuri giratorii nou create	0	1
Stații de taxi amenajate	0	6
Locuri de parcare amenajate	0	800
Stații de autobuz amenajate	0	14
Rezultate induse (indirecte) (efecte pe termen mediu/lung)		
Creșterea vitezei medii de parcurgere a zonei	30 km/h	35km/h
Creșterea cu 5% a numărului de persoane care vor utiliza mijloacele de transport în comun pe luna	286.000 persoane/luna	300.300 persoane/luna

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 de reabilitare a infrastructurii rutiere din zona de N-V a polului de crestere 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 de reabilitare a infrastructurii rutiere din zona de N-V a polului de crestere Craiova 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 privind reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de N-V a polului de crestere 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 “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana 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 “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana 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 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 “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova” contribuie alaturi de proiectul referitor la construirea unui pasaj suprateran la fluidizarea traficului rutier in municipiul Craiova
Amenajare si revitalizare Centrul istoric al Municipiului Craiova	Proiectul “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova” va avea ca localizare zona din imediata vecinatate a centrului istoric al orasului. Proiectul de amenajare a centrului istoric presupune inchiderea accesului rutier in zona adiacenta, fapt ce va exercita o si mai mare presiune asupra circulatiei ce se desfasoara pe strazile si drumurile din jurul zonei centrale, acestea fiind nevoite sa preia traficul rutier dintr-o zona cu o intensa activitate rutiera. In acest context, realizarea pasajului subteran va imbunatati conditiile de trafic din zona centrala a orasului pentru a asigura o legatura eficienta cu celalalte artere.
Fluidizarea traficului rutier in municipiul Craiova, pe axa de transport est - vest, prin reabilitarea bvd. Decebal - Dacia	Proiectul “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova” continua eforturile municipalitatii pentrumodernizarea si dezvoltarea infrastructurii rutiere urbane si imbunatatirea accesibilitatii locale si regionale in vederea cresterii competitivitatii economice.
Planul National de Dezvoltare	Proiectul “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova” se incadreaza in

	prioritatea nationala de dezvoltare nr. 2, respectiv "Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii de transport"
Planul Regional de Dezvoltare	Proiectul "Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova" se incadreaza in cea de-a doua prioritate regionala de dezvoltare, respectiv: "Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii regionale"
Planul integrat de dezvoltare urbana	Proiectul "Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana 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, colectarea, reciclarea si depozitarea deseurilor si iluminat public"
Programul ISPA - Reabilitarea retelei de canalizare si furnizarea de facilitati pentru epurarea apelor uzate in municipiul Craiova pentru protectia fluviului Dunarea	Proiectul "Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova" continua demersurile incepute de Municipiul Craiova prin proiectul Reabilitarea retelei de canalizare si furnizarea de facilitati pentru epurarea apelor uzate in municipiul Craiova pentru protectia fluviului Dunarea.

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 reabilitare a infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, 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 turismului, 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

Consiliul Local al Municipiului 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.

Consiliul Local 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 strazilor 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 de transport 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 strazilor.

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 autoritatilor publice locale 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 Cadrului 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 dirigenzie 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 curenta si capitala a fiecareia din cele sase strazi 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) demonstreaza sustenabilitatea financiara 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 financiara 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;
- Creșterea nivelului de trai al populației rezidente în cartierele strabătute de fiecare din cele șase străzi reabilite prin proiect
- Creșterea 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;

Beneficiile indirecte calitative:

- crearea de noi locuri de muncă
- creșterea veniturilor populației
 - din salarii;
 - din activități conexe
- creșterea contribuției fiscale
- creșterea traficului turistic
- creșterea investițiilor directe străine
- creșterea valorii proprietăților imobiliare ca urmare a dotării zonei cu infrastructura

Beneficii de mediu:

Impactul asupra mediului ca urmare a realizării unor condiții de circulație superioare celor actuale se va manifesta prin :

- Scăderea poluării aerului, prin reducerea emisiilor de substanțe poluante, datorată creșterii fluentei circulației;
- Reducerea concentrațiilor de poluanți în apa pluvială care spală platforma drumului;
- Reducerea vibrațiilor ca urmare a refacerii structurii rutiere.

2.13. Informare și publicitate

Activitatea de informare și publicitate	Durata estimată / Perioada de desfășurare	Costuri estimate (lei)
1.Comunicat de presă - privind începerea proiectului	Prima lună a începerii implementării proiectului	1000 lei (fără TVA)
2.Panouri pentru afișare temporară (24 bucăți)	Întreaga perioadă a implementării proiectului, plus încă 6 luni după încheierea acestuia.	24 X 1500 lei = 36.000 lei (fără TVA)
3.Placi pentru amplasare permanentă (24 bucăți)	Amplasare permanentă la 6 luni după finalizarea lucrărilor	24 X 1500 lei = 36.000 lei (fără TVA)
4.Comunicat de presă - privind finalizarea proiectului	Ultima lună a finalizării proiectului	1000 lei (fără 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 **“Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana 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 6 luni 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. Adicional 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, respectiv crearea celor de rampe de acces pentru persoanele cu dizabilitati locomotorii la toate trecerile de pietoni prevazute de-a lungul celor sase strazi reabilite.

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 satisface 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.

Beneficiile economice

-Ameliorarea infrastructurii de acces:

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

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

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

Alte beneficii socio-economice non-monetare:

- Cresterea valorii terenului si a imobilelor prin cresterea atractivitatii localitatilor invecinate locatiei proiectului.
- Atragerea altor investitii in proiecte de prezervare a obiectivelor turistice ale zonei

Beneficii de mediu

Impactul asupra mediului ca urmare a realizarii unor conditii de circulatie superioare celor actuale se va manifesta prin :

- Scaderea poluarii aerului, prin reducerea emisiilor de substante poluante, datorata cresterii fluentei circulatiei;
- Reducerea concentratiilor de poluanti in apa pluviala care spala platforma drumului;
- Reducerea vibratiilor ca urmare a refacerii structurii rutiere.

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 sferele 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.

3.4. Achizitiile publice

Achizitii publice demarate/ efectuate pana la depunerea cererii de finantare

Nr. crt	Obiectul contractului	Valoarea contractului (Lei)	Data inceperii procedurii	Data finalizarii procedurii	Procedura urmata
1	Expertiza tehnica si DALI Reabilitare si modernizare sistem rutier strada Amaradia ”	17.350	01.10.2008	26.11.2008	Licitatie deschisa
2	Expertiza tehnica si DALI - “Reabilitare si modernizare sistem rutier strada Tineretului”	16.750	02.10.2008	28.11.2008	Licitatie deschisa
3.	Expertiza tehnica si DALI “Reabilitare si modernizare sistem rutier strada Toamnei”	11.900	01.10.2008	28.11.2008	Licitatie deschisa
4.	Expertiza tehnica si DALI “Reabilitare si modernizare sistem rutier bulevardul Olteniei”	39.480	03.10.2008	02.12.2008	Licitatie deschisa
5.	Expertiza tehnica si DALI “Reabilitare si modernizare sistem rutier strada Brestei (tronson cuprins intre b-dul Raului si str. Pelendava)”	16.700	06.10.2008	18.11.2008	Licitatie deschisa
6.	Expertiza tehnica si DALI “Reabilitare si modernizare sistem rutier strada Pelendava”	15.900	06.10.2008	13.11.2008	Licitatie deschisa
7.	“Studii de trafic si Analize cost-beneficiu pentru proiecte din Planul Integrat de Dezvoltare Urbana”	62.900	22.09.2009	30.09.2009	Achizitie directa
8.	“Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova”- PT+PAC+DDE	483.402,22	02.09.2009	18.11.2009	Licitatie deschisa

Achizitii publice preconizate dupa depunerea cererii de finantare

Nr. crt.	Obiectul contractului	Valoarea estimata a contractului (Lei)	Data estimativa a inceperii procedurii	Data estimativa a finalizarii procedurii	Procedura urmata
1.	Comunicat de presa incepere proiect	1.000	Luna 1, anul 1	Luna 1, anul 1	Achizitie directa
2.	Comunicat de presa finalizare proiect	1.000	Luna 4, anul 3	Luna 4, anul 3	Achizitie directa
3.	Achizitionare panouri vizibilitate proiect	72.000	Luna 7, anul 1	Luna 8, anul 1	Cerere de oferte
4.	Executie lucrari	53.375.780	Luna 1, anul 1	Luna 8, anul 1	Licitatie deschisa
5.	Dirigentie de santier	355.570	Luna 2, anul 1	Luna 8, anul 1	Licitatie deschisa

INFORMATII PRIVIND ELABORAREA STUDIULUI DE FEZABILITATE / DOCUMENTATIEI DE AVIZARE A LUCRARILOR DE INTERVENTII

- Data lansarii procedurii de achizitie pentru elaborarea documentatiilor de avizare a lucrarilor de interventii: 1 octombrie 2008
- Data elaborarii documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii 2 decembrie 2008
- Data ultimei actualizari a documentatiilor de avizare a lucrarilor de interventii: 15 iulie 2010

4. FINANTAREA 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	4.056.140,00	0,00	4.056.140,00	973.473,60
1.3	Amenajări pentru protecția mediului	0,00	1.123.580,00	1.123.580,00	269.659,20
	TOTAL CAPITOL 1	4.056.140,00	1.123.580,00	5.179.720,00	1.243.132,80
2 Cap.2 - Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului					
2.1	Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului	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	8.273,10	8.273,10	1.457,91
3.3	Proiectare și inginerie	0,00	646.482,22	646.482,22	147.001,73
3.4	Consultanță	0,00	17.900,00	17.900,00	3.401,00
3.5	Asistență tehnică	0,00	355.570,00	355.570,00	85.336,80
	TOTAL CAPITOL 3	0,00	1.028.225,32	1.028.225,32	237.197,44
4 Cap.4 - Cheltuieli pentru investiția de bază					
4.1	Construcții și instalații	0,00	46.027.260,00	46.027.260,00	11.046.542,40
4.2	Dotări de specialitate	0,00	144.730,00	144.730,00	34.735,20
	TOTAL CAPITOL 4	0,00	46.171.990,00	46.171.990,00	11.081.277,60
5 Cap.5 - Cheltuieli privind organizarea de șantier					
5.1	Organizarea de șantier	0,00	2.024.070,00	2.024.070,00	485.776,80
5.1.1	Construcții și instalații aferente organizării de șantier	0,00	2.024.070,00	2.024.070,00	485.776,80
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării de șantier	0,00	0,00	0,00	0,00

5.2	Cote legale	0,00	752.020,00	752.020,00	0,00
	TOTAL CAPITOL 5	0,00	2.776.090,00	2.776.090,00	485.776,80
6 Cap.6 - Cheltuieli diverse și neprevăzute					
6.1	Diverse și neprevăzute	0,00	4.617.180,00	4.617.180,00	1.108.123,20
	TOTAL CAPITOL 6	0,00	4.617.180,00	4.617.180,00	1.108.123,20
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	74.000,00	74.000,00	17.760,00
	TOTAL CAPITOL 7	0,00	74.000,00	74.000,00	17.760,00
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	4.056.140,00	55.791.065,32	59.847.205,32	14.173.267,84

- Cheltuielile diverse și neprevăzute (capitolul 5 de mai sus) sunt considerate eligibile în limita a 10% din valoarea unei sau, cumulativ, a mai multor cheltuieli de la capitolul 3 de mai sus.

4.2. SURSE DE FINANȚARE A PROIECTULUI

NR. CRT.	SURSE DE FINANȚARE	VALOARE
I	Valoarea totală a proiectului, din care :	74.020.473,16
a.	Valoarea neeligibilă a proiectului	4.056.140,00
b.	Valoarea eligibilă a proiectului	55.791.065,32
c.	TVA	14.173.267,84
II	Contribuția proprie în proiect, din care :	5.171.961,31
a.	Contribuția solicitantului la cheltuieli eligibile	1.115.821,31
b.	Contribuția solicitantului la cheltuieli neeligibile	4.056.140,00
III	TVA*	14.173.267,84
IV	ASISTENȚĂ FINANCIARĂ NERAMBURSABILĂ SOLICITATĂ	54.675.244,01

*Valoarea TVA s-a calculat aplicând procentul de 19% la cheltuieli deja efectuate (atât cheltuieli eligibile, cât și cheltuieli neeligibile) și aplicând procentul de 24% la cheltuielile neefectuate (atât cheltuieli eligibile, cât și cheltuieli neeligibile). AM POR rambursează numai TVA aferent cheltuielilor eligibile.

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.

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Marin Radu TRAIAN**

DEVIZ GENERAL

privind cheltuielile necesare realizării obiectivului :

"Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de creștere Craiova, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova"

În mii lei/mii euro la cursul 4.2594 lei/ euro din data de 15 iulie 2010

Nr. Crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (exclusiv TVA)		TVA	Valoare (inclusiv TVA)	
		Mii lei	Mii euro	Mii lei	Mii lei	Mii euro
1	2	3	4	5	6	7
PARTEA I						
CAPITOLUL 1						
Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului						
1.1	Obținerea terenului	-	-	-	-	-
1.2	Amenajarea terenului	4,056.14	952.28	973.47	5,029.61	1,180.83
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și	1,123.58	263.79	269.66	1,393.24	327.10
TOTAL CAPITOL 1		5,179.72	1,216.07	1,243.13	6,422.85	1,507.92
CAPITOLUL 2						
Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor						
CAPITOLUL 3						
Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică						
3.1	Studii de teren	-	-	-	-	-
3.2	Taxe pentru obținerea de avize, acorduri	8.30	1.95	1.99	10.29	2.42
3.3	Proiectare și inginerie	646.50	151.78	155.16	801.66	188.21
3.4	Organizarea procedurilor de achiziție	-	-	-	-	-
3.5	Consultanță	17.90	4.20	4.30	22.20	5.21
3.6	Asistență tehnică prin diriginti de șantier	355.57	83.48	85.34	440.91	103.51
TOTAL CAPITOL 3		1,028.27	241.41	246.79	1,275.06	299.35
CAPITOLUL 4						
Cheltuieli pentru investiția de bază						
4.1	Construcții și instalații	46,027.26	10,806.04	11,046.54	57,073.80	13,399.49
4.2	Montaj utilaj tehnologic	-	-	-	-	-
4.3	Utilaje, echipamente teh. și funcționale cu montaj	144.73	33.98	34.74	179.47	42.13
4.4	Utilaje fără montaj și echipamente de transport	-	-	-	-	-
4.5	Dotări	-	-	-	-	-
4.6	Active necorporale	-	-	-	-	-
TOTAL CAPITOL 4		46,171.99	10,840.02	11,081.28	57,253.27	13,441.63
CAPITOLUL 5						
Alte cheltuieli						
5.1	Organizare de șantier	2,024.07	475.20	485.78	2,509.85	589.25
5.1.1	Lucrări de construcții	2,024.07	475.20	485.78	2,509.85	589.25
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării de șantier	-	-	-	-	-
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	752.02	176.56	-	752.02	176.56
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute	4,617.18	1,084.00	1,108.12	5,725.30	1,344.16
TOTAL CAPITOL 5		7,393.27	1,735.76	1,593.90	8,987.17	2,109.97

CAPITOLUL 6

Cheltuieli pentru probe tehnologice si teste si predare la beneficiar

6.1	Pregătirea personalului de exploatare	-	-	-	-	-
6.2	Probe tehnologice	-	-	-	-	-
TOTAL CAPITOL 6		-	-	-	-	-
TOTAL GENERAL		59,773.25	14,033.26	14,165.09	73,938.34	17,358.87
Din care C+M		53,231.05	12,497.31	12,775.45	66,006.50	15,496.66

PRESEDINTE DE SEDINTA
 MARIU TRAPU RADU

