

MUNICIPIUL CRAIOVA
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI CRAIOVA

HOTĂRÂREA NR.389

Consiliul Local al Municipiului Craiova, întrunit în ședința extraordinară din data de 15.10.2010;

Având în vedere raportul nr.129643/2010 întocmit de Direcția Proiecte, Programe de Dezvoltare Tehnică și Investiții prin care se propune aprobarea proiectului(cererea de finanțare) referitor la „Modernizarea infrastructurii de transport în comun pentru fluidizarea traficului forței de muncă între cele două platforme industriale ale Polului de creștere 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.b coroborat cu alin.4 lit.d, art.45 alin.2 lit.e și art.61 alin.2 din Legea nr.215/2001, republicată, privind administrația publică locală;

HOTĂRĂȘTE:

- Art.1.** Se aprobă Proiectul (cererea de finanțare) referitor la „Modernizarea infrastructurii de transport în comun pentru fluidizarea traficului forței de muncă între cele două platforme industriale ale Polului de creștere Craiova”, cu valoarea totală de 74.508.699,87 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 identificată la art.1 în cuantum de 74.490.490 lei, inclusiv T.V.A., respectiv 17.517.170 euro, conform Devizului general prevăzut în anexa nr.2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.
- Art.3.** Se aprobă obiectivele de investiții incluse în proiectul identificat la art.1, după cum urmează:
- a) „Reabilitare linii de tramvai în municipiul Craiova – 11 km”,
 - b) „Realizare sistem pentru managementul traficului pe str. Calea București – str. Nicolae Titulescu – str. Calea Severinului”,
 - c) „Reabilitare căii de rulare a tramvaiului pe bulevardul Decebal”.
- Art.4.** Cota de cofinanțare a proiectului prevăzut la art.1 va fi asigurată de Consiliul Local al Municipiului Craiova, după cum urmează:

- 1.201.178,81 lei, reprezentând contribuția proprie la cheltuielile eligibile, în procent de 2% din valoarea totală eligibilă a proiectului;
- 165.440,00 lei, reprezentând contribuția proprie la cheltuielile neeligibile;
- 14.284.319,37 lei, reprezentând T.V.A., din care:
 - 14.244.613,77 lei, reprezentând T.V.A. aferente cheltuielilor eligibile, care va fi rambursată de la bugetul de stat;
 - 39.705,60 lei, reprezentând T.V.A. aferent cheltuielilor neeligibile.

Art.5. 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.6. 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,

Emilian ȘTEFÎRȚĂ

CONTRASEMNEAZĂ,

SECRETAR,

Nicoleta MIULESCU

ANEXA NR.1 LA HOTĂRÂREA NR.389/2010

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:	MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT IN COMUN PENTRU FLUIDIZAREA TRAFICULUI FORTEI DE MUNCA INTRE CELE DOUA PLATFORME INDUSTRIALE ALE POLULUI DE CRESTERE 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-Teritorială 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 administratiei publice locale)

☐ asociatie de dezvoltare intercomunitara

1.2. Reprezentantul legal al Solicitantului

Numele	Dinca Marinica
Functia	Viceprimar
Numarul de telefon	+40.251.411.019
Numarul de fax	+40.251.416.803
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	+40.251.414400
Numarul de fax	+40.251.414400; +40.251. 419589
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	+40.251.415907
Email	georgetachiciu@primariacraiova.ro

1.5. Banca/Trezoreria

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

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 brosur, 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 Centrul Multifunctional Craiova - Pavilion Central, cod proiect: SV/15/4/4.1/2/28.11/08	
Stadiul implementarii proiectului	PROIECT IN CURS DE FINALIZARE, termen de finalizare: 2013
Obiectul proiectului	Obiectivul proiectului presupune realizarea unui centru

	expozitional si de afaceri modern, in conformitate cu standardele de calitate europeana, data fiind si calitatea statului nostru de stat membru al Uniunii Europene, primul centru multifunctional de o asemenea complexitate cu multiple functiuni destinate mediului de afaceri din Craiova si regiunea Oltenia.
Rezultate obtinute	Cele mai importante rezultate estimate sunt: 6.765,04 mp spatii expozitionale interioare, 1.183,9 mp spatii birouri, Centru de presa, Bursa de Contacte, sali polivalente, 1.587,87 mp depozite, spatii tehnice, 810,51 mp adaposturi protectie civila, 3987,5 mp parcare clienti si personal, 6.512 mp spatii expozitionale exterioare, 37.805,3 mp spatii verzi, 197 de locuri de munca nou create in cadrul firmelor gazduite in structura de sprijinire a afacerilor.
Valoarea proiectului	Valoarea totala a proiectului este de 80.223.832 Lei din care contributia proprie a solicitantului este de 49.196.027 Lei iar asistenta financiara nerambursabila este de 31.027.805.
Sursa de finantare	surse externe nerambursabile (POR 2007-2013, Axa Prioritara 4), buget local Organizatia finantatoare: Comisia Europeana Autoritatea contractanta: Ministerul Dezvoltarii Regionale si Turismului

Titlul proiectului si nr. de referinta Fluidizarea traficului rutier in municipiul Craiova, pe axa de transport est - vest, prin reabilitarea bvd. Decebal - Dacia Cod proiect 3065	
Stadiul implementarii proiectului	PROIECT IN CURS DE IMPLEMENTARE, termen de finalizare: 2013
Obiectul proiectului	Obiectivul proiectului consta in fluidizarea traficului rutier in zona de nord a municipiului Craiova prin reabilitarea si modernizarea bulevardului Decebal - Dacia. Reabilitarea bvd. Decebal - Dacia este compusa din 4 tronsoane, respectiv: Tronsonul I: str. Caracal - str. Calea Bucuresti cu o lungime de 2.381 m; Tronsonul II: str. Calea Bucuresti - Gara, cu o lungime de 3.250 m; Tronsonul III: Gara - str. Amaradia cu o lungime de 1.910 m; Tronsonul IV: str. Amaradia - Calea Severinului, cu o lungime de 2.694 m (reabilitare carosabil, reabilitare trotuare, realizare locuri de parcare, introducere sistem monitorizare trafic)

Rezultate obtinute	10,235 km lungimea carosabilului reabilitat; 51.175 m suprafata trotuarelor reabilitate; 2.500 locuri de parcare realizate; 20 treceri de pietoni semaforizate pentru corelarea acestora in "unda verde"; 6 intersectii semaforizate nou create; 26 alveole de refugiu pentru statiile de autobuz si taxi infiintate; 11 benzi de preselectie si virare la dreapta in intersectiile bulevardului cu strazile adiacente; 40 rampe de acces nou create pentru persoanele cu dizabilitati; 820 m retele de utilitati deviate de-a lungul bulevardului; sistem de monitorizare trafic functional.
Valoarea proiectului	Valoare proiect: 43.972.608 lei echivalent a 12.563.602 euro Valoare finantare nerambursabila din FEDR este de 31950241,86 lei, valoare nerambursabila din bugetul national este de 4247720,02 lei iar cofinantarea beneficiarului este 738733,92 lei
Sursa de finantare	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:

☒	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 „Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele doua platforme industriale ale Polului de crestere Craiova” consta in imbunatatirea accesibilitatii locale a fortei de munca angajata pe cele doua mari platforme industriale ale polului de crestere Craiova, cu impact direct asupra cresterii competitivitatii economice din Zona Metropolitana Craiova ca urmare a reabilitarii infrastructurii de transport public in comun.

Obiective specifice:

- Imbunatatirea mobilitatii populatiei in general si a fortei de munca, catre platforma industriala de Nord-Vest si Sud-Est din cadrul 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 auto si cu tramvaiul, datorită fluidizării traficului pe artera rutiera compusa din Calea Bucuresti - Bvd. N. Titulescu - Calea Severinului, prin realizarea unui sistem de management al traficului care va realiza comunicatia intre vehiculele de transport in comun si automatele de dirijare a circulatiei, simplificand astfel relatiile in intersectii;
- Cresterea cu aproximativ 5% a numarului de persoane care vor utiliza mijloacele de transport public in comun, datorita eficientizarii acestuia si in special a reducerii timpului de deplasare pe axa de transport rutier Est-Vest;
- Reducerea emisiilor de noxe generate de traficul intens prin minimizarea efectelor congestionarii urbane asupra mediului, datorata introducerii sistemului de management al traficului si reducerii timpului de stationare in intersectii;
- Promovarea crearii de noi locuri de munca prin asigurarea conexiunii si accesibilitatii atat la zonelor rezidentiale si functionale cat si la zonele si rutele comerciale si economice ale orasului;
- Diminuarea costurilor de intretinere ale autovehiculelor ca urmare a fluidizarii traficului;
- Ameliorarea confortului și siguranței rezidenților și participanților la trafic prin fluidizarea traficului și adoptarea măsurilor de siguranță prevăzute de normele comunitare;
- Cresterea atractivitatii si dezvoltarea sociala si economica a polului de crestere Craiova, prin reabilitarea infrastructurii rutiere ce reprezinta, pentru comunitatea locala si pentru aflati in tranzit, „cartea de vizita” 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 obiectivelor strategice generale ale Zonei Metropolitane Craiova, stabilite prin Planul

Integrat de Dezvoltare Urbana si implicit la atingerea obiectivului **Axei prioritare 1 a Programului Operatiional Regional 2007-2013** prin care se urmareste cresterea calitatii vietii si crearea de noi locuri de munca in orase, prin reabilitarea infrastructurii urbane si imbunatatirea serviciilor urbane, inclusiv a serviciilor sociale, precum si prin dezvoltarea structurilor de sprijinire a afacerilor si a antreprenoriatului.

Proiectul de fata va asigura accesul fortei de munca cu tramvaiul catre cele doua mari platforme industriale ale polului de crestere si cresterea numarului de calatori, utilizatori ai mijloacelor de transport in comun, dat si reducerea timpului de calatorie auto si cu tramvaiul datorat stationarii in intresectii. In acelasi timp, implementarea proiectului va contribui la cresterea atractivitatii zonei industriale a orasului si a numarului de investitii, aspecte ce vor conduce la imbunatatirea calitatii vietii locuitorilor din zona metropolitana Craiova.

Modernizarea si reabilitarea infrastructurii de transport public contribuie la imbunatatirea performantelor retelei de transport locale si regionale existente, in special prin reducerea costurilor de operare si numarul de accidente, si potential prin cresterea vitezei de deplasare.

Astfel, prin realizarea proiectului **“Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele doua platforme industriale ale Polului de crestere Craiova”** se asigura imbunatatirea infrastructurii transportului public urban, acesta fiind unul dintre indicatorii de rezultat pentru **Axa prioritara 1, domeniul major de interventie 1.1 din cadrul Programului Operatiional Regional**.

Proiectul **“Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele doua platforme industriale ale Polului de crestere Craiova, prin contributia la realizarea obiectivului Axei prioritare 1 si al domeniului major de interventie al acesteia,** conduce, de asemenea, la atingerea unuia din **obiectivele specifice ale Programului Operatiional Regional 2007-2013, si anume *Imbunatatirea accesibilitatii Regiunilor si in particular a accesibilitatii centrelor urbane si a legaturilor cu zonele inconjuratoare, raspunzand astfel obiectivului strategic al POR, ce consta in sprijinirea unei dezvoltari economice, sociale, echilibrate teritorial si durabile a Regiunilor Romaniei, corespunzator nevoilor lor si resurselor specifice, prin concentrarea asupra polilor urbani de crestere, prin imbunatatirea conditiilor infrastructurale si ale mediului de afaceri pentru a face din regiunile Romaniei, in special cele ramase in urma, locuri mai atractive pentru a locui, a le vizita, a investi si 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 Nationale de Dezvoltare Regionala a Planului National de Dezvoltare respectiv, **cresterea rolului economic si social al centrelor urbane, printr-o abordare policentrica, pentru a stimula o dezvoltare mai echilibrata a regiunilor.**

In 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, in conformitate cu Directiva Consiliului nr. 96/62/CE privind evaluarea si gestionarea calitatii aerului inconjurator, avand in vedere faptul ca, respectand criteriile de clasificare impuse de Uniunea Europeana, pe teritoriul Romaniei, municipiul Craiova este inclus in cadrul Sistemului national de evaluare si gestionare integrata a calitatii aerului. Astfel, modernizarea continua a infrastructurii aferente transportului public local si implementarea unui sistem eficient de dirijare si semaforizare a traficului in scopul asigurarii unor legaturi rutiere functionale intre zona centrala - Calea Bucuresti, reprezinta masuri stabilite in cadrul **Raportului anual de gestionare a calitatii aerului in**

aglomerarea Craiova pentru anul 2009, masuri ce vor contribui la reducerea valorilor emisiilor de noxe in aerul inconjurator si astfel va imbunatati calitatea aerului si a vietii locuitorilor municipiului Craiova.

2.3.2. Contextul proiectului

Gradul de dezvoltare a transporturilor ilustreaza sugestiv nivelul de viata materiala al unei regiuni. Deplasarea in spatiu a persoanelor si a bunurilor constituie o realitate perceptibila de la sine. Fenomenul are loc uneori cu o frecventa cotidiana, decurgand din cerintele de ordin social si economic.

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 aflatii in tranzit, acesta reprezentand, intr-un fel, „cartea de vizita” a teritoriului respectiv.

Conform Cadrului Strategic National de Referinta, Romania are o infrastructura de baza slab dezvoltata, cauzata de lipsa investitiilor in infrastructura. Deficientele infrastructurii de transport reprezinta o frana in calea dezvoltarii socio-economice, reducand accesul companiilor romanesti la pietele importante, descurajand investitiile in Romania si reducand calitatea vietii multor cetateni romani, mult sub nivelul normelor UE.

Calitatea infrastructurii rutiere (volumul traficului, capacitatea de absorbtie, conditiile de suprafata, riscul de accidente, impactul asupra mediului) este necorespunzatoare in Romania, iar drumurile nu respecta, in general, standardele UE. Densitatea drumurilor publice modernizate (33,3 km/100 km² in 2004) este foarte mica in comparatie cu media Uniunii Europene (116km/100km² in 2002). Pe axele principale, sistemele rutiere sunt din ce in ce mai congestionate si nu pot face fata cerintelor actuale. Transportul rutier joaca un rol important in dezvoltarea economiei, din punct de vedere al accesului, mobilitatii si circulatiei persoanelor si marfurilor, astfel, fara investitii urgente in reseaua de drumuri, cererea crescuta, generata de intensificarea activitatii economice si de traficul intern, se vor exacerba problemele existente si se va incetini 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: Mischiu, Breasta, Ghercesti, Simnicu de Sus, si Pielesti.

Acesta 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:

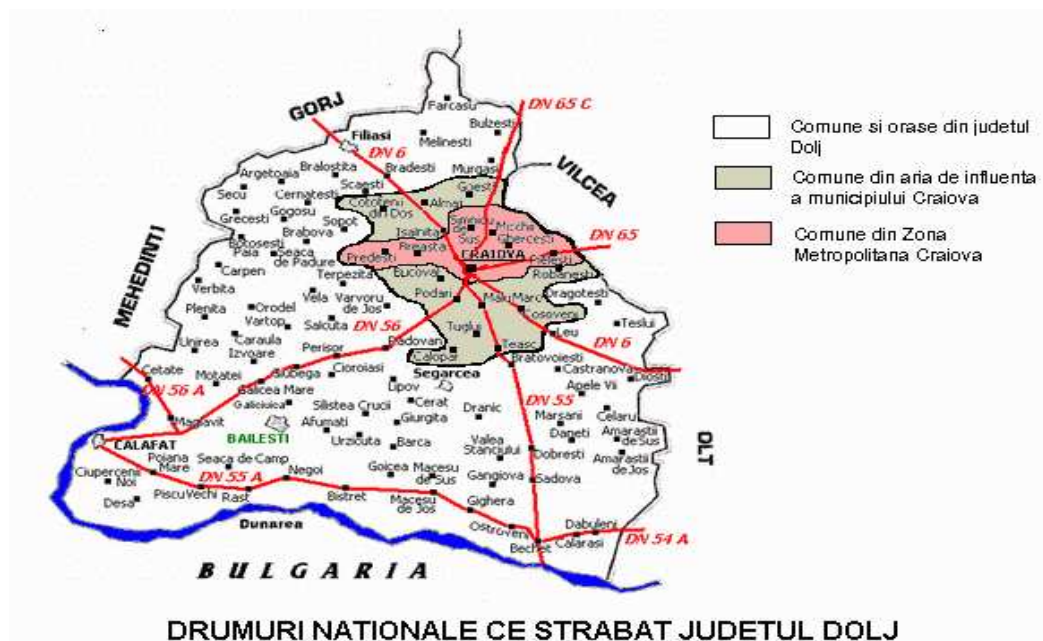
Nr. crt.	Unitatea administrativ-teritoriala	Populatia
1	Craiova	299.429 locuitori
2	Breasta	4.003 locuitori
3	Ghercesti	1.695 locuitori
4	Mischii	1.656 locuitori
5	Pielesti	3.554 locuitori
7	Simnicu de Sus	4.217 locuitori
8	Zona Metropolitana Craiova	316.602 locuitori
9	Judetul Dolj	734.231 locuitori

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.



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

PROFIL ECONOMIC SI INDUSTRIAL

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

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

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 Ișalnița cu profilul net industrial, respectiv termoenergie și chimie, o grupare pe râul Amaradia de la Șimnicu de Sus, mai modestă, cu exploatarea de petrol și gaze naturale, complex avicol, construcții și o grupare de nord-vest, comuna Cernele, axată pe materiale de construcții.

În principal exista 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 Simnic și legată 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 și pensiunile Carul din Stele, La Izvoare și Complexul Turistic Beharca cu importante zone și dotări comerciale tip supermarket (Real, Billa, Baumax, Kaufland, Penny, Praktiker, Mall).

În afara acestora, la o distanță de aproximativ 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 Ișalnița 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 imbatrănit;
- mobilitate redusă sau insuficientă a forței de muncă din zonele adiacente către zona industrială și Aeroport în condițiile dezvoltării traficului de marfuri și calatori;
- existența celui mai mare cartier de locuit, Craiova Nouă ce numără circa 100.000 locuitori, creează probleme importante în trafic datorită structurii insuficiente a tramei stradale și transportului în comun.
- structura urbană a orașului Craiova în actuala componentă relevă o aglomerație a zonei de locuit în cartierul "Craiova Nouă" care adăpostește cea mai mare parte a forței de muncă pentru ambele zone industriale situate în nord-vestul orașului. Odată cu creșterea producției și deci a numărului de salariați pe cele două platforme industriale, este cert că actuala infrastructură de transport nu va mai corespunde.

Identificarea acestor probleme a condus la conturarea următoarelor **nevoi** în ceea ce privește zona de Nord - Vest:

- reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere;
- asigurarea unei infrastructuri de transport în comun care să conducă la creșterea mobilității forței de muncă către cele două platforme industriale ale polului de creștere;
- promovarea unui transport ecologic durabil prin introducerea transportului cu troleibuzul;
- reabilitarea liniei de tramvai cu impact deosebit asupra creșterii mobilității forței de muncă către cele 2 platforme industriale, respectiv platforma de Est și de Vest ale polului de creștere.

Platforma industrială de Sud-Est, are un important potențial economic, și un caracter preponderent industrial dar și cu funcțiuni de învățământ superior tehnic (Facultatea de Automatică, Electrotehnică, Mecanică, Electromecanică) strict legate de zona industrială aferentă specialității tehnice (Electroputere, IUG, Ford, MAT, TUFON). Agenții economici din această zonă desfășoară activități în special în domeniul industrial, respectiv, în domeniul producției de motoare, generatoare și transformatoare electrice dar și în domenii precum consultanță, servicii, producție utilaje de panificație, depozit de materiale, construcții și vânzări betoane etc.

Zona se evidențiază prin existența Aeroportului Internațional, în curs de dezvoltare și extindere, cu zone de cargo și logistice ce va avea un impact important asupra întregii zone prin prisma dezvoltării economico-sociale și a infrastructurii reliefate și prin investițiile propuse conform planurilor anexate. La susținerea necesităților de dezvoltare a zonei contribuie și Parcul Industrial și

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.

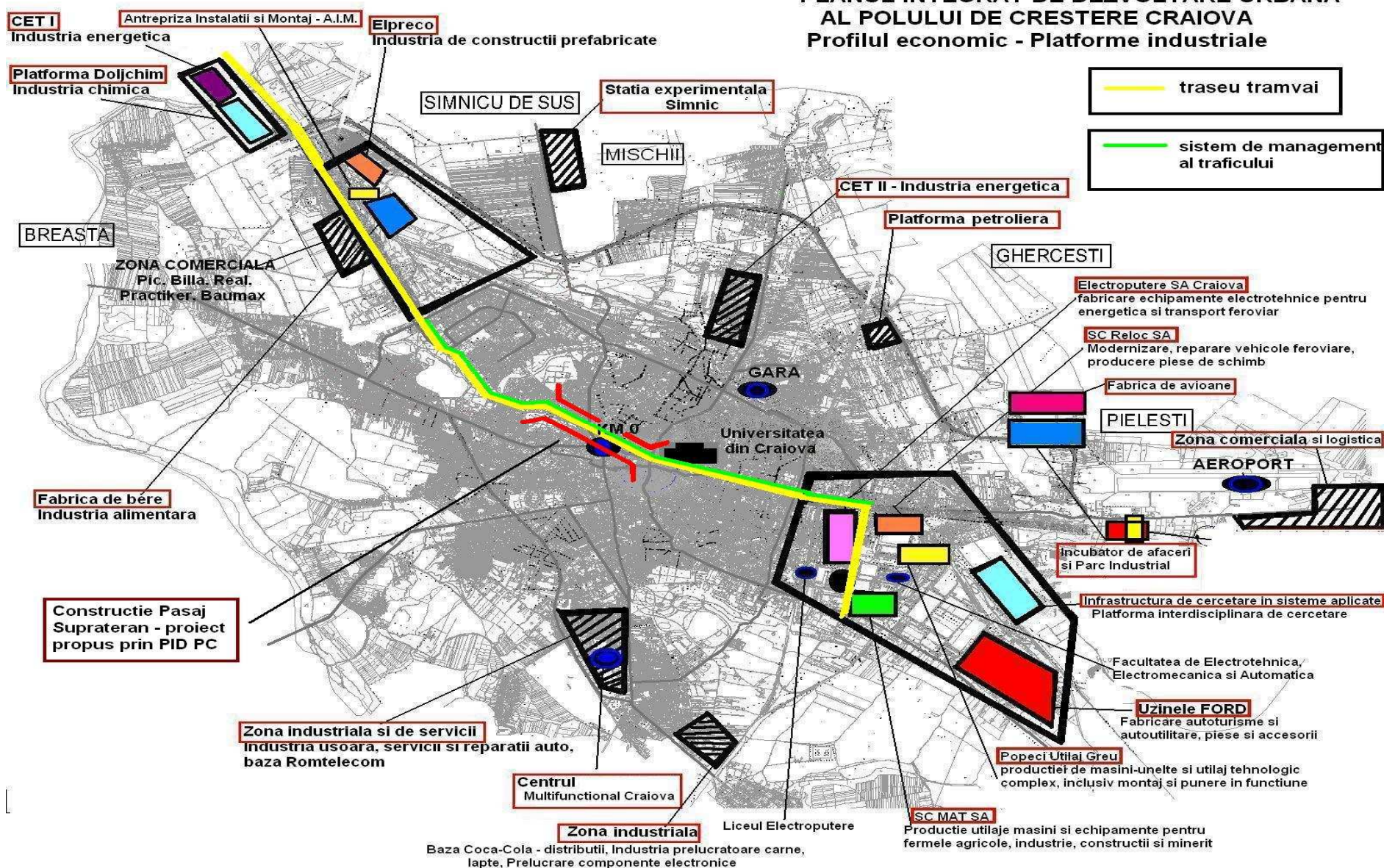
Disfunctionalitati in cadrul zonei de interventie Sud - Est

- 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 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.**

PLANUL INTEGRAT DE DEZVOLTARE URBANA AL POLULUI DE CRESTERE CRAIOVA Profilul economic - Platforme industriale



Astfel, dupa cum se poate observa din harta prezentata mai sus, linia de tramvai pe relatia Est-Vest (Calea Bucuresti - B-dul Nicolae Titulescu - Calea Severinului), leaga cele doua platforme industriale ale polului de crestere Craiova, ce localizeaza marile intreprinderi si cea mai densa activitate economica si comerciala a municipiului, asigurand mobilitatea fortei de munca concentrata in aceste doua zone si justificand astfel reabilitarea liniei de tramvai - 11km, investitie propusa prin proiectul **„Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele doua platforme industriale ale Polului de crestere Craiova”**. Acesta presupune si realizarea unui sistem de management al traficului care va facilita comunicatia intre vehiculele de transport in comun si automatele de dirijare a circulatiei, simplificand astfel relatiile in intersectii.

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 dar si asigurarea accesului fortei de munca catre platforma industriala, unde se regasesc amplasate uzinele FORD, reprezinta conditii 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 de transport reprezinta una din solicitarile transmise de Uzinele Ford, Primariei Municipiului Craiova ca premisa de dezvoltare ulterioara a capacitatii de productie a acestora.

In vederea solutionarii acestei solicitarii, municipalitatea considera reabilitarea caii de tramvai - 11 km si realizarea sistemului de management al traficului, extrem de oportuna in contextul in care proiectul va reduce timpul de calatorie cu tramvaiul si va oferi conditii sigure utilizatorilor acestui mijloc de transport.

PROIECTE CORELATE CU INVESTITIA DE FATA

1. Localizarea investitiei de fata, si anume Calea Bucuresti - B-dul Nicolae Titulescu - Calea Severinului, include si km 0 al municipiului Craiova, fapt care presupune intersectarea cu proiectul **“Construirea unui pasaj supratran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova - Realizare pasaj denivelat supratran peste intersectia de la km 0 al municipiului Craiova in vederea preluarii traficului auto pe E70, respectiv str. Calea Bucuresti-bvd. Nicolae Titulescu”**, proiect ce face parte din cadrul listei de proiecte a Planului Integrat de Dezvoltare Urbana al Polului de crestere Craiova, depus deja spre evaluare la Agentia pentru Dezvoltare Sud Vest Oltenia.

Constructia pasajului se va realiza peste intersectia de la km 0 si va contribui la fluidizarea traficului rutier pe axa de transport Est-Vest, respectiv str. Calea Bucuresti - Bvd. Nicolae Titulescu. Necesitatea realizarii pasajului a pornit de la faptul ca zona centrala va deveni cvasiaglomerata, cu tot mai multe ambuteiaje, cu riscuri tot mai ridicate de producere a evenimentelor rutiere, in care poluarea atmosferica si cea fonica se vor accentua continuu, scazand vertiginos confortul urban al locatarilor din zona de impact si al participantilor la trafic (pietoni, conducatori auto, utilizatori ai mijloacelor de transport in comun).

Aceasta investitie presupune constructia unui pasaj supratran in lungime de 545.00m, crearea unei noi linii de tramvai cale simpla cu o lungime de 1,338 km ce va prelua traficul electric cu tramvaiul, si realizarea la nivelul solului, a unui sens giratoriu, in zona intersectiei cu strazile Brestei, Unirii, Stefan cel Mare, sens ce va asigura cresterea vitezei de tranzitare a intersectiei, actualmente extrem de aglomerata, preluand si distribuind eficient fluxurile auto de la nivelul solului.

Cele doua proiecte vor fi corelate astfel incat sa se asigure cea mai buna functionalitatea a sistemelor prevazute a fi implementate si sa contribuie la fluidizarea atat a traficului rutier auto cat si a celui generat de mijloacele de transport in comun.

Ambele proiecte vor aduce beneficii majore populatiei in general, fortei de munca dar si actualilor si viitorilor investitori, prin faptul ca implementarea lor va creste mobilitatea intre cele doua mari platforme industriale ale polului de crestere, va reduce timpul de calatorie in oras iar prin asigurarea unui comfort mai mare va conduce la cresterea numarului utilizatorilor mijloacelor de transport in comun.

2. Pe relatia Nord-Sud, ce reprezinta o alta artera rutiera importanta a municipiului, respectiv B-dul Carol I, str. Aries, str. Al. Macedonski, Calea Unirii si str. Nicolae Romanescu, aceste beneficii vor fi asigurate prin implementarea proiectului **“Pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe Bvd. Carol I - str. Aries”**, investitie inclusa in lista de proiecte a PID PC, in cadrul obiectivului strategic 2 - Cresterea competitivitatii economice pe termen lung si sprijin pentru dezvoltarea mediului de afaceri al Polului de crestere Craiova.

Proiectul presupune realizarea unui pasaj subteran, ce va fluidiza traficul rutier pe axa rutiera Nord-Sud, ce leaga cele 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 faciliteaza accesul catre DN 55 Craiova - Bechet si DN 56 Calafat - Vidin, cele doua puncte de granita spre Bulgaria.

3. La atingerea obiectivului strategic 3 - Dezvoltarea potentialului economic pe axa E-V a Polului de Crestere Craiova prin reabilitarea infrastructurii de transport public in comun, va contribui, si proiectul **„Amenajare statii pentru mijloacele de transport in comun in municipiul Craiova”** ce isi propune amenajarea a 49 de statii pentru tramvai si 239 de statii de autobuz in municipiul Craiova. Acest proiect vizeaza cresterea numarului de persoane care utilizeaza mijloacele de transport public in comun si asigurarea unui maxim de comfort pentru acestia.

Astfel, atat reabilitarea caii de tramvai - 11 km cat si amenajarea a 49 de statii de tramvai, vor contribui la crearea unui mijloc de transport in comun atractiv care sa corespunda normelor si standardelor europene.

4. Intr-un plan zonal mai larg, fluidizarea si descongestionarea traficului rutier public si privat in municipiul Craiova se va realiza printr-o serie de proiecte deja implementate sau propuse pentru implementare cu finantare nerambursabila dar si de la bugetul local, ceea ce dovedeste efortul municipalitatii de a reabilita si moderniza strazi si bulevarde cu mare impact economic si care sa asigure o mai buna mobilitate a fortei de munca ce isi desfasoara activitatea in cadrul celor mai dense zone industriale, economice si comerciale ale polului de crestere.

Astfel, in randul acestor proiecte se numara:

- **“Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova”** - reabilitarea si modernizarea bvd. Olteniei, bvd. Tineretului, str. Pelendava, str. Brestei, str. Amaradia si str. Toamnei - proiect din cadrul PID PC, Obiectiv strategic 2 Cresterea competitivitatii economice pe termen lung si sprijin pentru dezvoltarea mediului de afaceri al Polului de Crestere Craiova;

- **„Reabilitarea infrastructurii rutiere pe relatia Nord - Sud-Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova”** - imbunatatirea infrastructurii rutiere si fluidizarea traficului de persoane si marfuri prin reabilitarea si modernizarea sistemului rutier str. Bariera Valcii, str. Caracal si str. Raului - proiect din cadrul PID PC, Obiectiv strategic 2 Cresterea competitivitatii economice pe termen lung si sprijin pentru dezvoltarea mediului de afaceri al Polului de Crestere Craiova;

- **„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.

Reabilitarea Bvd. Decebal - Bvd. Dacia a avut drept obiectiv imbunatatirea conditiilor 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 - bvd. 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 și transportul public județean și național, făcând parte astfel și din rețeaua județeană și națională de transport persoane.

Dat fiind faptul că Gara Craiova se afla amplasată tot pe bulevardul Decebal - Dacia, a făcut ca modernizarea acestei artere rutiere să conducă la creșterea fluxurilor de marfuri prin transportul intermodal. Având în vedere că municipiul Craiova se afla pe culoarul feroviar IV Pan-European duce implicit la creșterea traficului de marfuri pe rețeaua feroviara și de asemenea creșterea volumului de marfa din terminalul de marfuri al Gării.

5. Un alt proiect în curs de implementare privind transportul urban și în cadrul caruia Primăria Municipiului Craiova, are rol de coordonator este **MODERN - MObility, Development and Energy use ReductiON - Mobilitate Dezvoltare și Reducerea Consumului de Energie** ce se implementează prin Programul CIVITAS PLUS.

Scopul proiectului constă în reducerea poluării generate de transport, implementarea unor măsuri de reducere a consumului de energie și respectul pentru mediu. Prin intermediul acestui proiect se dorește în aceeași măsură, creșterea calității și eficienței sistemului de transport public (din punct de vedere al mediului și al serviciilor) și limitarea folosirii inutile a energiei și promovarea folosirii de combustibili ecologici din partea cetățenilor.

Măsurile propuse în cadrul proiectului vor fi susținute prin achiziționarea de piese - motoare diesel pentru adaptarea biodiesel a autobuzelor RAT conform cerințelor și recomandărilor Uniunii Europene, choppere pentru un număr total de nouă tramvaie cu scopul reducerii consumului de energie electrică cu aproximativ 40%, e-ticketing și panouri electrice ce vor contribui la fluidizarea traficului, optimizarea traseelor RAT, îmbunătățirea serviciului de transport public, informarea călătorilor în timp real și scăderea numărului de călători frauduloși.

2.3.4 Potențialii beneficiari ai proiectului

Grup tinta:

Locuitorii polului de creștere Craiova. Grupul tinta pe care proiectul „Modernizarea infrastructurii de transport în comun pentru fluidizarea traficului forței de muncă între cele două platforme industriale ale Polului de creștere Craiova” îl vizează este reprezentat de locuitorii municipiului Craiova care, conform ultimului comunicat al Institutului Național de Statistică, publicat în anul 2009, erau în număr de **298.643**. Aceștia vor beneficia de crearea unei infrastructuri de transport moderne ce presupune îmbunătățirea accesibilității locale, a mobilității populației, bunurilor și serviciilor în vederea creșterii competitivității economice și îmbunătățirii calității vieții locuitorilor din Craiova. Proiectul presupune de asemenea, reducerea emisiilor de noxe generate de traficul intens prin micșorarea semnificativă a timpului de staționare și de călătorie, lucru ce va asigura îmbunătățirea calității aerului.

Beneficiari directi:

Municipiul Craiova. Beneficiarul direct al investiției propuse prin prezenta cerere de finanțare este Municipiul Craiova, solicitantul prezentei cereri de finanțare și responsabilul întreținerii întregii infrastructuri ce se va obține prin implementarea proiectului.

Populația detinatoare de autovehicule. La nivelul anului 2009, municipiul Craiova înregistra aproximativ **91.000 de autoturisme înmatriculate**. Dintre toate categoriile de beneficiari menționați, populația detinatoare de vehicule va obține cele mai mari beneficii în urma implementării proiectului de modernizare a infrastructurii de transport în comun ce va genera pentru această categorie condiții mai bune și mai sigure de trafic, costuri reduse de operare, timp de călătorie semnificativ redus și viteză de deplasare sporită pe una dintre cele mai importante axe de transport rutier, respectiv Est - Vest (Bvd. Nicolae Titulescu, Calea Severinului (către E70 și E79, spre orașul Timișoara) și Calea București (către Aeroportul Craiova și capitala București).

Operatorii de mijloace de transport public în comun/persoane ce utilizează mijloace de transport public în comun. Proiectul presupune realizarea unei noi infrastructuri pentru calea de rulare și rețeaua de contact a tramvaiului pe o lungime de 14 km.

Forța de muncă. 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, linia de tramvai fiind primul mijloc de transport public in comun ce asigura mobilitatea intre cele doua platforme. Astfel, facilitarea traficului prin reabilitarea liniei de tramvai va aduce beneficii fortei de munca.

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 va creste gradul de dezvoltare al zonei pe relatia Est-Vest, 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 institutiile din zona centrala intrucat acestea vor deveni mai accesibile pentru clientii lor dar va reprezenta si o cale de acces pentru forta de munca angajata in cadrul institutiilor publice si private amplasate in centrul istoric al orasului, in special in conditiile in care circulatia rutiera va fi inchisa in aceasta zona.

Turistii. In ceea ce priveste situatia actuala la nivelul municipiului Craiova, potrivit informatiilor furnizate de catre Directia Regionale de Statistica Dolj privind fluxul turistic putem observa ca numarul total de sosiri pe municipiul Craiova a crescut de la 42.745 in 2006, la 55.221 in 2007 iar in 2008 s-a inregistrat un numar de **56.488 sosiri**. De asemenea, numarul de sosiri in hoteluri a crescut de la 34.635 in 2006 la 36.533 in 2008. O trasatura puternic ascendenta se remarca in special la numarul de sosiri in vilele turistice, numar ce a crescut de la 863 in anul 2006 la 2.696 in 2008. Aceiasi crestere o inregistreaza si sosirile in pensiuni turistice urbane, si anume de la 719 persoane sosite pe an in 2006, s-a ajuns la 2.369 in 2008. Innoptarile au si ele un trend ascendent ajungand de la 89.210 in medie pe anul 2006 la **134.530 innoptari** in 2008.

In acest context, putem afirma ca o alta categorie de beneficiari este reprezentata de numarul de persoane sosite, persoane ce vor beneficia atat de infrastructura turistica oferita de municipiu, cat si de infrastructura rutiera ce va asigura o cresterea semnificativa a mobilitatii locale si regionale si o tranzitare mai facila a zonei centrale a municipiului.

Studentii. La nivelul anului 2008, Universitatea din Craiova numara un total de **32.000 de studenti** inscrisi la toate formele de invatamant superior (licenta, masterat si doctorat). In conditiile in care un sediu al Universitatii este amplasata in zona centrala a municipiului si altul pe Bulevardul Decebal, investitia de fata va asigura mobilitatea studentilor din municipiul Craiova.

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 noua structura rutiera ce, 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, tramvaie si autobuze, 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. Activitățile proiectului

A. ACTIVITATI DESFASURATE INAINTE DE DEPUEREA CERERII DE FINANTARE

1. Elaborare documentatie de proiectare

1.1. Achizitie și execuție studiu de fezabilitate

În conformitate cu prevederile OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare, Municipiul Craiova, în calitate de autoritate contractantă, a efectuat toate etapele procesului de achiziție publică pentru atribuirea contractelor de servicii Elaborare Studiu de Fezabilitate și a documentelor suport pentru investiția ***Modernizarea infrastructurii de transport în comun pentru fluidizarea traficului forței de muncă între cele două platforme industriale ale Polului de creștere Craiova***. Astfel, după ce au fost alocate fondurile necesare prin bugetul local de venituri și cheltuieli, contractele de proiectare au fost cuprinse în Programul anual al achizițiilor publice, întocmit conform prevederilor HG 925/2006 pentru aprobarea normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de achiziție publică din OUG 34/2006. Având în vedere valoarea estimată, contractele de servicii s-au atribuit prin achiziție directă, conform prevederilor art. 19 din OUG 34/2006. Serviciile au fost prestate în termenul și condițiile impuse prin contractele de proiectare încheiate cu S.C. VIO TOP SRL lider al Asocierii VIO TOP SRL-CONSIS PROIECT pentru "Realizare sistem pentru managementul traficului pe Calea București - Nicolae Titulescu - str. Severinului" și "Reabilitare cale de rulare a tramvaiului pe porțiunea Bld. Decebal - Pod Electroputere - str. Caracal" și SC ELTRANS PROIECT SRL pentru investiția "Reabilitarea a 11 km cale simplă de tramvai" și au fost recepționate, verificate și avizate în condițiile legii.

Astfel, prin HCL a fost aprobat studiul de fezabilitate pentru investiția ***Modernizarea infrastructurii de transport în comun pentru fluidizarea traficului forței de muncă între cele două platforme industriale ale Polului de creștere Craiova*** și s-au aprobat indicatorii tehnico-economici ai investiției, așa cum au rezultat din evaluarea preliminară a acestei faze de proiectare. Urmare a întocmirii Proiectului Tehnic, precum și a elaborării unor studii de teren mai aprofundate, s-a constatat că sunt necesare o serie de intervenții ce nu au fost cuprinse inițial dar care sunt strict necesare pentru executia lucrărilor și funcționarea ulterioară a infrastructurii propuse.

Având în vedere că la stabilirea indicatorilor tehnico-economici în Studiul de Fezabilitate reactualizat, s-a cuprins cota de TVA de 19%, datorită modificării Legii 571/2003 privind Codul fiscal, prin OUG 58/2010, respectiv modificarea taxei pe valoare adăugată de la 19% la 24%, în conformitate cu prevederile art. 63 alin. (4) litera a) din Legea 215/20.02.2007 republicată, privind administrația publică locală, prevederile art. 44 alin. (4) din Legea 273/29.06.2006 privind finanțele publice locale și art. 5 din Anexa 4 la HG 28/2008 privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, **Devizul general** privind cheltuielile necesare realizării investiției ***Modernizarea infrastructurii de transport în comun pentru fluidizarea traficului forței de muncă între cele două platforme industriale ale Polului de creștere Craiova*** a fost refăcut, prin grija ordonatorului principal de credite cu modificarea corespunzătoare a cotei privind TVA de 24%, pentru cheltuielile ce nu au fost efectuate. Devizul astfel refăcut se va atașa la documentele prezentei cereri de finanțare, alături de hotărârea de aprobare a Studiului de Fezabilitate.

1.2 Obținere avize, acorduri, inclusiv CU, AC

În conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, în vederea întocmirii documentației tehnice pentru autorizarea executării lucrărilor de construcție - D.T.A.C., au fost emise certificatele de urbanism, inclusiv avizele și acordurile solicitate. Prin Certificatele de urbanism au fost menționate elementele privind regimul juridic, economic și tehnic al amplasamentelor unde se vor face intervenții, 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), de la RA Transport pentru executia lucrarilor la tramvai, avizul Ministerului Culturii si Cultelor - Directia Judeteana pentru Cultura, Culte si Patrimoniu Cultural National Dolj 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, mentionand conditiile privind modernizarea infrastructurii de transport in comun. De asemenea, plata avizelor aferente proiectului in discutie a fost efectuata prin aplicarea cotei privind taxa pe valoare adaugata de 19%, conform prevederilor legale in vigoare, plati efectuate pana la data la care a intrat in 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%, exceptie facand contravaloarea avizului privind protectia mediului, aviz care nu include TVA conform Ordinului 890/2009.

Pentru obtinerea avizului ISC conform prevederilor HG nr. 1072/2003 privind avizarea de către Inspectoratul de Stat în Construcții a documentațiilor tehnico-economice pentru obiectivele de investiții finanțate din fonduri publice, documentația necesară în vederea avizării va fi înaintată Inspectoratului de Stat în Construcții - I.S.C. - aparatul central, 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 următoarele documente:

- a) certificatul de urbanism (în copie);
- b) actul doveditor al titlului asupra imobilului, respectiv extras din HG 965/2002 privind atestarea domeniului public al județului Dolj; de asemenea in cadrul pieselor desenate este atasat planul de situatie, vizat de oficiul de cadastru si publicitate imobiliara teritorial, plan care cuprinde totalitatea elementelor topografice determinante pentru suprafata pe care se vor executa lucrarile;
- 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.

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 infrastructura de transport în comun, iar contractele de servicii pentru acest proiect 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. Procedura a fost inițiată prin transmiterea spre publicare în SEAP a anunțului de participare.

După evaluarea ofertelor si stabilirea ofertantului castigator au fost incheiate contractele de proiectare nr.163646/23.12.2009, cu SC VIO TOP SRL cu o valoare de 55.733,91 LEI lei la care se adauga TVA conform prevederilor legale (valoarea a contractului care nu a fost achitata pana la data de 1.07.2010 data la care a intrat in 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 a fost publicat anuntul de atribuire si in conformitate cu prevederile art. 211 din OUG 34/2006, a fost întocmit dosarul achiziției publice, care cuprinde documentele întocmite/primate de autoritatea contractantă în cadrul procedurii de atribuire precum și ofertele însoțite de documentele de calificare, dosar ce va sta la dispozitia echipei de proiect pentru pregatirea cererilor de rambursare precum si tuturor reprezentantilor organismelor implicate in gestionarea si controlul fondurilor structurale, conform prevederilor legale.

Prestatorul a elaborat documentatiile prevazute in contract in termenele si conditiile stabilite, documentatia in faza PT, CS fiind predata prin procesul verbal de predare - primire nr. 164939/29.12.2009. Din analiza privind conformitatea proiectului tehnic, a detaliilor de executie, caietelor de sarcini si listelor de cantitati pentru „**Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele doua platforme industriale ale Polului de crestere Craiova**”, față de cerințele impuse prin documentatia de atribuire, au fost solicitate proiectantului o serie de clarificari si completari la documentatia tehnica.

Conform prevederilor Legii nr. 215/2001 privind administratia publica si a Legii nr. 273/2006 privind finantele publice locale, dupa aprobarea SF-ului de catre consiliul local in calitate de autoritate publica locala deliberativa, a fost convocata Comisia Tehnico-Economica constituita la nivelul Primariei Municipiului Craiova prin Dispozitia Primarului care a avizat favorabil documentatia tehnica in faza PT.

B. ACTIVITATI DESFASURATE DUPA SEMNAREA CONTRACTULUI DE FINANTARE

2. Informare si publicitate

2.1. Comunicate de presa

Pentru a asigura o promovare adecvata a proiectului, conform masurilor de informare si publicitate prevazute in anexa la contractul de finantare, prin bugetul proiectului au fost alocate fonduri reprezentând contravaloarea a **doua comunicate de presa**, unul care va fi publicat in prima luna de implementare a proiectului si va lansa in mod oficial demararea proiectului si al doilea in ultima luna de implementare a proiectului si va cuprinde o informare asupra proiectului si a rezultatelor sale in ziarul local cu cea mai mare audienta. Avand in vedere valoarea estimata de 1000 lei fara TVA pentru fiecare din cele doua anunturi, in conformitate cu prevederile art. 19 din OUG 34/2006, acestea vor face obiectul unor achizitii directe, in primul an si ultimul an al proiectului.

Dupa semnarea contractului de finantare, 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.

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 **14 panouri temporare**,

14 plăci permanente, 150 autocolante pentru echipamente exterioare si 20 autocolante pentru echipamente interioare. Panourile temporare vor fi amplasate la fiecare extremitate a tronsonului 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 modernizare a tronsoanelor de tramvai.

Valoarea estimată pentru achiziția și montarea panourilor necesare asigurării vizibilității proiectului este de 28.000 lei (fara TVA) iar valoarea estimata pentru achiziționarea autocolantelor este de 1.600 lei, valori stabilite prin testarea pieței 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 15.000 euro, exclusiv TVA, în conformitate cu prevederile art. 19 din OUG 34/2006, aceasta activitate se va contracta prin achiziție directă.

Prin intermediul panourilor, a plăcilor permanente și a autocolantelor interioare și exterioare, Municipiul Craiova va informa publicul în privința sprijinului acordat de Uniunea Europeană și Guvernul României pentru acest proiect. În acest sens, fiecare panou, fiecare placă și fiecare autocolant 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, plăcilor și autocolantelor, 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.

Avand in vedere specificatiile tehnice pentru dimensiunile de 2,00x3,00 m ale panourilor de promovare (billboards) prevazute in Manualul de Identitate Vizuală pentru Programul Operațional 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 dirigenție de santier

Valoarea estimată pentru activitatea de supervizare a lucrărilor prin diriginți de santier este de 270.060,00 lei exclusiv TVA și a fost stabilită prin Devizul General, cap. 3.6 - Asistență tehnică, din cadrul Studiului de fezabilitate. Deși 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 anunțului 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 anunțul de participare, ocazie cu care se va întocmi un proces-verbal de deschidere, conform prevederilor legale, semnat atât de membrii comisiei, cât și de reprezentanții ofertanților prezenți la deschiderea ofertelor.

După această sesiune de deschidere, la ședințele comisiei de evaluare vor avea dreptul să participe numai membrii acesteia, iar acestea se vor desfășura numai 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 participanti la procedura de atribuire a contractului de servicii de supervizare a lucrărilor vor fi informati asupra rezultatului aplicarii procedurii, iar ofertantilor declarati necâștigători li se vor comunica caracteristicile și avantajele relative ale ofertei câștigătoare în raport cu ofertele necastigatoare precum și numele ofertantului căruia urmează să i se atribue contractul de achiziție publică.

Dupa expirarea perioadei legale de la data transmiterii comunicării privind rezultatul aplicării procedurii se va incheia contractul de servicii cu ofertantul declarat câștigător în conformitate cu prevederile art. 205 din OUG 34/2006. Contractul de servicii va fi valabil de la momentul semnarii 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.

3.2. Prestare servicii de dirigentie santier

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

Atribuțiile dirigintelui de șantier vor fi menționate în contract, și vor cuprinde cerintele menționate în Ordinul ISC nr. 595 din 6 august 2007 privind aprobarea Procedurii de autorizare a diriginților de șantier:

- verificarea existenței autorizației de construire, precum și a îndeplinirii condițiilor legale cu privire la încadrarea în termenele de valabilitate;
- verificarea concordanței dintre prevederile autorizației și ale proiectului;
- preluarea amplasamentului și a reperelor de nivelment și predarea acestora executantului, libere de orice sarcină;
- participarea împreună cu proiectantul și cu executantul la trasarea generală a construcției și la stabilirea bornelor de reper;
- predarea către executant a terenului rezervat pentru organizarea de șantier;
- studierea proiectului, a caietelor de sarcini, a tehnologiilor și procedurilor prevăzute pentru realizarea construcțiilor;
- verificarea existenței tuturor pieselor scrise și desenate, corelarea acestora, respectarea reglementărilor cu privire la verificarea proiectelor de către verificali 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 respectării legislației cu privire la produsele pentru construcții, respectiv: existența documentelor de atestare a calității, corespondența calității acestora cu prevederile cuprinse în documentele de calitate, proiecte, contracte;
- interzicerea utilizării produselor pentru construcții necorespunzătoare sau fără certificate de conformitate, declarație de conformitate ori fără agrement tehnic (pentru materialele netradiționale);
- urmărirea realizării construcției în conformitate cu prevederile proiectelor, caietelor de sarcini, ale reglementărilor tehnice în vigoare și ale contractului;
- verificarea respectării tehnologiilor de execuție, aplicarea corectă a acestora în vederea asigurării nivelului calitativ prevăzut în documentația tehnică, în contract și în normele tehnice în vigoare;
- interzicerea executării de lucrări de către persoane neautorizate conform reglementărilor legale în vigoare;
- participarea la verificarea în faze determinante;
- efectuarea verificărilor prevăzute în reglementările tehnice și semnarea documentelor întocmite ca urmare a verificărilor (proces-verbale în faze determinante, proces-verbale de lucrări ce devin ascunse etc.);
- interzicerea utilizării de tehnologii noi neagreementate tehnic;
- asistarea la prelevarea probelor de la locul de punere în operă;
- urmărirea realizării lucrărilor din punct de vedere tehnic, pe tot parcursul execuției acestora, și admiterea la plată numai a lucrărilor corespunzătoare din punct de vedere cantitativ și calitativ;
- transmiterea către proiectant (prin intermediul investitorului) a sesizărilor proprii sau ale participanților la realizarea construcției privind neconformitățile constatate pe parcursul execuției;
- dispunerea opririi execuției, sau, după caz, a refacerii lucrărilor executate necorespunzător de către executant, în baza soluțiilor elaborate de proiectant și vizate de verificatorul de proiecte atestat;
- verificarea respectării prevederilor legale cu privire la cerințele stabilite prin Legea nr. 10/1995, cu modificările ulterioare, în cazul efectuării de modificări ale documentației sau adoptării de noi soluții care schimbă condițiile inițiale;
- urmărirea respectării de către executant a dispozițiilor și/sau a măsurilor dispuse de proiectant/de organele abilitate;
- preluarea documentelor de la constructor și proiectant și completarea cărții tehnice a construcției cu toate documentele prevăzute de reglementările legale;
- urmărirea dezafectării lucrărilor de organizare de șantier și predarea terenului deținătorului acestuia;
- asigurarea secretariatului recepției și întocmirea actelor de recepție;
- urmărirea soluționării obiecțiilor cuprinse în anexele la procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor și realizării recomandărilor comisiei de recepție;
- predarea către investitor beneficiar a actelor de recepție și a cărții tehnice a construcției în maxim 15 zile calendaristice de la receptia la terminarea lucrărilor, aceasta fiind principala condiție 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. Asistenta tehnică din partea proiectantului pentru executia lucrarilor

4.1. Prestare servicii de asistenta tehnica

Activitatile si sarcinile prestatorului vor fi stabilite prin contractul de achizitie si vor consta in principal in a actiona în vederea soluționării neconformităților, a defectelor apărute pe parcursul execuției lucrărilor de orice natura, la solicitarea investitorului, respectiv a managerului echipei de implementare. Toate documentatiile solicitate vor fi furnizate in cele mai mici detalii astfel incat finalitatea procesului complex de executie+proiectare sa fie realizarea unei lucrari de calitate.

5. Contractarea și execuția lucrărilor

5.1 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 lucrările de modernizare a infrastructurii de transport în comun al municipiului 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 din cadrul Studiului de fezabilitate este de 50.064,01 mii lei exclusiv TVA 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.

După 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.

Totodată va fi înștiințată Unitatea pentru Coordonarea și Verificarea Achizițiilor Publice asupra procedurii de achiziție care urmează a fi derulată, în conformitate cu prevederile art. 10 din HG nr. 942/2006 pentru aprobarea Normelor de aplicare a Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 30/2006 privind funcția de verificare a aspectelor procedurale aferente procesului de atribuire a contractelor de achiziție publică.

Pentru întocmirea documentației de atribuire a contractului de lucrări pentru obiectivul **''Modernizarea infrastructurii de transport în comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca între cele doua platforme industriale ale Polului de crestere Craiova''** 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 Achiziții Publice la care se vor adăuga specialiști din cadrul direcțiilor de specialitate ale Primăriei Municipiului Craiova. Astfel se asigură unul dintre principiile care stau la baza atribuirii contractului de achiziție publică, respectiv respectarea principiului privind asumarea răspunderii 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:

- 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;

- cerințelele minime de calificare, precum și documentele care urmează să fie prezentate de ofertanți pentru dovedirea îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție;
- caietul de sarcini respectiv Proiectul tehnic piese scrise si desenate, Caiete de sarcini pe specialitati si Listele de cantitati elaborate de proiectant
- 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 de 60 zile pentru depunerea ofertelor. În aceasta perioadă operatorii economici pot solicita clarificări, carora li se va răspunde, în mod clar, complet și fără ambiguități, cât mai repede posibil, într-o perioadă care nu va depăși 3 zile lucrătoare de la primirea unei astfel de solicitări. Răspunsurile, însoțite de întrebările aferente, vor fi transmise către toți operatorii economici care au obținut documentația de atribuire, luând măsuri pentru a nu dezvălui identitatea celui care a solicitat clarificările respective precum și a celorlalți participanți la procedura de atribuire.

Comisia pentru evaluarea ofertelor va avea următoarele atribuțiuni:

- deschiderea ofertelor la data și locul indicate în anunțul de participare; cu aceasta ocazie se va întocmi un proces-verbal de deschidere, conform prevederilor legale, semnat atât de membrii comisiei, cât și de reprezentanții ofertanților prezenți la deschiderea ofertelor;
- verificarea îndeplinirii criteriilor de calificare de către ofertanți conform cerințelor din documentația de atribuire și a propunerilor tehnice prezentate de ofertanți, din punctul de vedere al modului în care acestea corespund cerințelor minime din caietul de sarcini;
- verificarea propunerilor financiare prezentate de ofertanți, din punctul de vedere al încadrării în valoarea indicatorilor tehnico-economici aprobați pentru obiectivul de investiție „Modernizarea infrastructurii de transport în comun pentru fluidizarea traficului fortei de muncă între cele două platforme industriale ale Polului de creștere Craiova”, 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;
- stabilirea ofertelor inacceptabile sau neconforme și a motivelor care stau la baza încadrării ofertelor respective în această categorie și stabilirea ofertelor admisibile;
- aplicarea criteriului de atribuire, astfel cum a fost prevăzut în documentația de atribuire, și stabilirea ofertei câștigătoare;
- elaborarea raportului procedurii de atribuire.

După aprobarea de către Primarul Municipiului Craiova a raportului de atribuire, se vor transmite, conform prevederilor legale, comunicările privind rezultatul procedurii de atribuire. Pentru ofertele respinse comunicările vor conține informații privind motivele care au stat la baza deciziei respingere iar pentru ofertele acceptabile și conforme, prin urmare admisibile, dar care nu a fost declarate câștigătoare, caracteristicile și avantajele relative ale ofertei câștigătoare în raport cu ofertele necastigatoare precum și numele ofertantului căruia urmează să i se 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 înlocui dosarul achiziției publice, care cuprinde documentele întocmite/primate de autoritatea contractantă în cadrul procedurii de atribuire precum și ofertele însoțite de documentele de calificare.

5.2. Executia lucrarilor

Lucrările pentru modernizarea infrastructurii de transport in comun se va realiza conform Autorizației de construire obținută în baza prevederilor Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții și cu respectarea Proiectului tehnic, 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.

In municipiul Craiova, transportul in comun al locuitorilor spre locurile de munca sau spre alte zone de interes ale orasului este asigurat de Regia Autonoma de Transport Craiova. Pentru servirea publicului calator RAT Craiova are in dotare si exploateaza doua tipuri de retele de transport, o retea de transport cu autobuze si o retea de de transport cu tramvaie.

Prezentul proiect presupune **lucrarile de reabilitare a caii de rulare, impartite in 7 tronsoane in lungime de 10,878 Km cale simpla,si anume :**

- Tronson 1 - Calea Severinului de la Bucla PECO Severinului ramificatie spre Depou si Combinatul Isalnita (Km 0) pana la Km 0 + 340 cu o lungime 680 m cale simpla ;
- Tronson 2 - Calea Severinului de la Fantana Obedeauu (sensul spre oras)-si incepe de la stalpul 519 (Km 0 + 434) si pana la stalpul 515 (km 0 + 479) cu o lungime de 75 m cale simpla
- Tronson 3 - Calea Severinului de la stalpul 499 (km 0 + 759) pana la stalpul 463 (km 1 + 390) - lungime 1262 m cale simpla ;
- Tronson 4 - B-dul Nicolae Titulescu de la stalpul 427 (km 1 + 991) pana la stalpul 369 (km 2 + 997) - lungime 2015 m cale simpla ;
- Tronson 5 - B-dul Nicolae Titulescu de la Hotel Jiul pana la bucla de intoarcere pasaj denivelat Electroputere Km 5304 m cale simpla ;
- Tronson 6 - Bucla de intoarcere pasaj denivelat Electroputere cu o lungime de 537 m cale simpla si ramificatia spre Electroputere cu o lungime de 205 m cale simpla - total 742 m cale simpla ;
- Tronson 7 - Acces depou tramvaie - Peco Severinului cu o lungime de 800 m cale simpla.

Consiliul Local al Municipiului Craiova prin RAT Craiova a demarat o serie de reparatii in zonele cele mai deteriorate constand in : decopertarea sistemului rutier si inlocuirea partiala a pietrei sparte dintre linii si sub traverse, inlocuirea tronsoanelor de sina uzata, inlocuirea traverselor de lemn, inlocuirea materialului marunt, refacerea ecisarii transversale, ripari in plan orizontal cu refacerea suprainaltarii si supralargirii liniei, burajul traverselor, inchiderera sistemului rutier cu straturi de mixturi asfaltice.

Aceste aspecte scot in evidenta necesitatea și oportunitatea reabilitării liniei de tramvai din Municipiul Craiova , pe tronsoanele ramase de reabilitat, care sa conduca la:o circulatie a tramvaielor in deplina siguranta in trafic;prevenirea uzurii premature a sinei de tramvai;diminuarea zgomotului si a vibratiilor;reducerea costurilor de intertinere si reparatii;cresterea confortului calatorilor in mijloacele de transport.

Activitati

- **Desfacerea liniei** Pe tronsoanele de linie unde se constată că trebuie executate lucrări de reabilitare a căii de rulare trebuie să se facă mai întâi o desfacere a căii de rulare și a

carosabilului pe o lățime de minimum 6,0 m , pentru lucrarile in cale dubla si respectiv 3 m pentru lucrarile in cale simpla Materialele rezultate din desfacerea căii se încarcă și se transportă în depozitul stabilit de primărie. Materialele ce se pot refolosi (pavele, borduri, șină, traverse etc.) se vor sorta și depozita separat. Se vor executa săpăturile necesare pentru realizarea adâncimii necesare realizării noului sistem constructiv și a drenurilor. Toate lucrările se vor executa numai după organizarea circulației în zona lucrărilor și după montarea indicatoarelor de circulație în corelare cu noua situație creiată.

- **Lucrările de terasamente** pentru lucrări de drumuri, străzi și căi ferate si lucrări provizorii pentru colectarea și evacuare apelor pluviale. După realizarea feței superioare a terasamentelor inclusiv nivelarea și compactarea definitivă a acestora se va întocmi un proces-verbal de recepție calitativă execuția drenurilor.
- **ășezarea unui covor de material geotextil** atât pe fața superioară a platformei nivelate cât și pe pereții laterali ai săpăturii până la cota de + 55 cm față de nivelul platformei. Fâșiile de material geotextil se vor petrece pe o lățime de 10 cm.
- Peste fața superioară a materialului geotextil se va executa un strat de nisip în grosime de min. 7 cm după compactare și apoi un strat de 10 cm balast după compactare. Se așterne un strat de 20 cm piatră spartă după compactare. Piatra spartă se va executa în două substraturi care nu trebuie să depășească 15 cm fiecare înainte de compactare. Ultimul substrat de piatră spartă se va executa cu împănare utilizând sorturile de piatră cunoscute la lucrările de drumuri (sort 40-63 mm; respectiv 15-25 mm pentru împănare). Lucrarea executată în acest fel trebuie să fie perfectă și să respecte un grad de compactare Proctor de min. 98% .
- **Montarea cupoanelor de șină și a traverselor din beton armat** pe stratul de piatră spartă, se va face utilizând șină tip tramvai (șină cu canal) și traverse de beton armat tip T13 utilizate la calea ferată, atât în aliniamente cât și în curbe, Sinele se vor suda cap la cap prin sudura aluminotermica. Fixarea definitiva a sinelor sudate de traverse, se va face în intervalul de temperaturi cuprins între 15 și 30 grade Celsius. Traversesele se vor așeza la distanță de 0,8 m în aliniamente și la 0,7 m în curbe. Poziția lor în cale va fi marcată cu creta pe inima șinei sau pe talpa șinei în mod vizibil. Elementele geometrice ale căii de rulare trebuie realizate la calea de rulare sunt calculate pentru viteza maxima de 40 km./ora, conform prevederilor proiectului.
- **Închiderea liniei în carosabil și asigurarea rulării** nestingherite ale celorlalte vehicule peste șinele căii de rulare, se vor putea folosi dale prefabricate din beton armat, de trei tipuri, conform desenelor din proiect. Primul tip de dale cu dimensiunile de 200 cm x 139 cm x 16 cm se va amplasa între cele două căi de rulare. Al doilea tip cu dimensiunile de 200 cm x 126 cm x 16 cm se va amplasa între șinele căii de rulare. Al treilea tip cu dimensiunile de 200 cm x 50 cm x 16 cm se va amplasa la marginile căii de rulare în zona racordării cu carosabilul. Toate aceste dimensiuni sunt în aliniament. În curbele cu raze mici, lungimile dalelor se vor adapta la raza curbelor. Între traversele de beton armat până la nivelul de rezemare al tălpii șinei pe traverse, pe toată lățimea platformei liniei se va pune un strat de piatră spartă sort (40 - 63 mm) în grosime de 20 cm după compactare. Compactarea se va face cu placa vibratoare. Peste acest strat se va aplica un strat de piatră spartă sort (15 - 25 mm) în grosime de 4 cm după compactare. Acest strat va servi ca suport pentru dalele prefabricate din beton armat utilizate la închiderea liniei.
- La terminarea lucrării se va întocmi **proces-verbal de recepție calitativă**, conform reglementărilor în vigoare, privind fazele determinante.
- **lucrări de drenuri**-Drenurile se vor executa manual, conform profilelor transversale și detaliilor de execuție, pe tronsoane de 4-6 m lungime din aval către amonte, cu asigurarea permanentă a evacuării apelor colectate. Umplutura drenantă se va realiza manual, din pietriș sort 16 - 31 mm, STAS 662, peste tubul de dren, prin aruncare cu lopata. Accesul apei în tuburile de PVC se asigură prin fante circulare de Ø= 8 mm, pe două șiruri în zig-zag, din 6 în 6 cm, astfel încât numărul lor să conducă la o suprafață activă de 25 - 30 cmp. pe un metru linear de tub.

Odata cu modernizarea caii de rulare a tramvaiului, se impune corelarea circulatiei tramvaielor cu circulatia generala (vehicule si pietoni), prin acordare de prioritate a tramvaielor. De asemenea

este necesara realizarea unui management al traficului pentru intregul parc de tramvaie, pentru a putea realiza o eficientizare a orarelor de circulatie a tramvaielor.

Lucrarile aferente **managementului traficului** specifice tramvaiului sunt urmatoarele:

- Amplasarea in calea de rulare a buclelor inductive de detectie care sa faca posibila detectia tramvaiului, in mod real si instantaneu, care intra sau iese din intersectie. Aceste date permit automatelor de dirijare propuse a dota intersectiile sa creeze timpi de semaforizare cu prioritate pentru tramvai. S-a prevazut amplasarea de bucle inductive, pe sensurile de intrare si de ieseire din intersectie, pe fiecare sens, cate una pentru fiecare cale de rulare a tramvaiului.
- Fiecare amplasament de bucla inductiva are in componenta o canalizatie in care este pozat un tub PEHD d=25mm si o camera de tragere din beton de ciment 40x40 .
- Bucla inductiva de detectie se realizeaza in ampriza caii de rulare a tramvaiului, dintr-un cablu teflonat de tip MyF1x6 pozat in tubul PEHD d=25mm.
- Conectarea buclei la detectorul inductiv din automatul de dirijare se va realiza printr-un cablu torsadat.
- Buclele se vor monta pe o platforma din beton

In sine s-a propus inlocuirea echipamentelor din 6 intersectii semaforizate existente, mentinerea echipamentelor existente din 5 intersectii semaforizate si realizarea de 5 noi intersectii semaforizate pe acest tronson.

Intersectiile care s-au analizat, sunt urmatoarele :

- Intersectia: Calea Bucuresti - Str. Sararilor
- Intersectia: Calea Bucuresti - Str. Henri Coanda
- Intersectia: Calea Bucuresti - Str. Spania - Str. Petre Ispirescu
- Intersectia: Calea Bucuresti - Str. Horia
- Trecerea de pietoni: Calea Bucuresti - in zona Bloc A3 - Bloc A12
- Intersectia: Calea Bucuresti - Str. Fratii Golesti
- Intersectia: Calea Bucuresti - Str. Nicolae Balcescu
- Intersectia: Calea Bucuresti - B-dul Carol I
- Intersectia: Calea Bucuresti - Str. Romul
- Intersectia: Calea Bucuresti - Calea Unirii - Str. Stefan Cel Mare - B-dul N. Titulescu
- Intersectia: B-dul N. Titulescu - Str. Amaradia - Str. C-tin Brancusi
- Intersectia: B-dul N. Titulescu - Str. Iancu Jianu
- Intersectia: B-dul N. Titulescu - Str. Opanez
- Intersectia: Calea Severinului - Str. Maria Tanase - Str. Pascani - Str. Toporasi - B-dul N. Titulescu
- Intersectia: Calea Severinului - Str. Tufanele
- Intersectia: Calea Severinului - B-dul Tineretului
- Intersectia: Calea Severinului - Str. Pelendava - B-dul Dacia

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 urmatoarele lucrari valabile **pentru toate cele 17 intersectii** semaforizate, sau propuse spre semaforizare:

- Realizarea canalizatiei electrice in carosabil, trotuar si spatiu verde, eliminand astfel toate cablurile aeriene care leaga in prezent semafoarele de automatul de dirijare. Aceasta canalizatie se va realiza prin sapatura deschisa, respectand cotele minime de 0.75 m, sub cota superioara a partii carosabile sau a trotuarului, si de 0.45 m sub cota superioara a spatiului verde, conform detaliului de canalizatie electrica anexat. Pentru traseele principale de canalizatie se vor folosi 2 tuburi PHDE d=110mm, iar legaturile cu stalpii se vor executa cu 1 tub PHDE d=63mm.

- Realizarea a noi camere de tragere 64x64.
- Schimbarea cablurilor de legatura a semafoarelor Csyy 3-19x1.5.
- Inlocuirea tuturor semafoarelor existente cu semafoare noi
- Inlocuirea automatelor de dirijare cu echipamente
- Plantarea de stalpi de semaforizare crescand astfel vizibilitatea acestora de la min. 50.00m (conform STAS 1848/).
- Fiecare intersectie s-au trecere de pietoni, va fi prevazuta cu dispozitive acustice (pentru persoane cu dizabilitati) si cu dispozitive push-button (pentru confirmarea cererii de trecere a pietonilor)
- Montarea de bucle inductive de trafic in carosabil, care sa permita identificarea in mod real si instantaneu a numarului de vehicule care intra sau ies din intersectie. Fiecare amplasament de bucle inductive are in componenta o canalizatie in care este pozat un tub d=63mm si o camera de tragere din beton de ciment 40x40 .Bucula inductiva de detectie se realizeaza in partea carosabila dintr-un cablu teflonat de MyF1x1.5. Conectarea buclei la detectorul inductiv din automatul de dirijare se va realiza printr-un cablu de tipul Jysty 4x2x0.8
- Realizarea unei comunicatii prin fibra optica intre intersectii ajutand astfel la realizarea unei verzi si corelarea in timp real a intersectiilor, si legatura acestora cu Centrul de Control.Fiecare traseu de fibra optica are in componenta o canalizatie in care este pozat un tub d=63mm si o camera de tragere din beton de ciment 64x64.
- Fiecare intersectie va fi bransata electric la retea
- Subsistem De Aplicare A Legii In Trafic ce are in componenta urmatoarele lucrari:realizarea unei canalizatii electrice in carosabil, trotuar si spatiu verde;realizarea unei camere de tragere;pozarea a 2 tuburi d=63mm;pozarea unui cablu de legatura cu ADC-ul apropiat;pozarea unui cablu de date;pozarea unui cablu de alimentare;bransament electric;
- **SUBSISTEM DE MONITORIZARE VIDEO A TRAFICULUI**

Din toate intersectiile prezentate mai sus numai Intersectia: Calea Severinului - Str. Pelendava - B-dul Dacia, este prevazuta cu un sistem de monitorizarea video conectat la Centrul De Control, rezultand montare de camere video la celelalte intersectii mai putin la Trecerea de pietoni: Calea Bucuresti - in zona Bloc A3 - Bloc A12 si la Intersectia: Calea Bucuresti - Str. Romul.Pentru realizarea acestui proiect se va folosi camere video de supraveghere IP de exterior si echipament de transmitere date.

- **SUBSISTEM DE COMUNICATII**

Solutia aleasa pentru acest subsistem deriva din tipul de camere video folosit si din distanta mare pana la locatia de instalare a centrului de comanda. Transmiterea imaginilor de la subsistemul de culegere de date se va face pe suport cablu fibra optica folosind protocolul IP.

Realizarea unei comunicatii prin fibra optica intre intersectii ajutand astfel la realizarea unei verzi si corelarea in timp real a intersectiilor.Fibra otica va fi pozata intr-un sant realizat prin sapatura (canalizatie) deschisa, respectand cotele minime de 0.75 m, sub cota superioara a trotuarului, si de 0.45 m sub cota superioara a a spatiului verde, conform detaliului de canalizatie electrica anexat.

Pentru traseele principale de canalizatie se va folosi 1tub PHDE d=63mm.In punctele de traversare si la schimbarea de directie a traseului canalizatia este prevazuta cu camere de tragere, din beton de ciment, 40x40.

- **SUBSISTEM DISPECERAT** Implementarea unui soft centralizat de management de trafic Implementarea unui soft de monitorizare a defectelor,Up-gradarea Centrului de Control existent pentru a putea prelua si aceste intersectii noi
- **SUBSISTEM SEMNALIZARE RUTIERA** (marcaje orizontale si verticale) Se va reface marcajul existent si inlocuirea acestuia cu cel de tip termoplast, pastrandu-se tipul si pozitia lui pe suprafata de rulare. Lipsa indicatoarelor sau neconformitatea lor cu dispozitiile in vigoare implica inlocuirea celor existente si completarea cu indicatoare proiectate acolo unde este cazul. Se dispune de asemenea montarea tuturor indicatoarelor pe stalpi proprii pentru a se putea respecta modul de amplasare prevazut in standarde.Indicatoarele montate pe stalpii de semafor se vor amplasa pe console metalica.In statiile RATB si in statiile de taximetre lipseste marcajul care sa delimiteze exact zona de parcaje ce revine fiecarui tip de transport in comun.

Linia de tramvai de pe bulevardul Decebal are o stare tehnică improprie circulației tramvaielor în condiții de confort și siguranță, de viteză comercială și atractivitate a transportului public, care să permită menținerea ei în exploatare.

Uzura avansată a căii de rulare, vechimea liniei, precum și traficul mare, fac ca exploatarea să se realizeze în condiții deosebit de dificile, pe unele porțiuni chiar existând riscul producerii unor evenimente soldate cu pagube de natură umană sau materială.

Pe bulevardul Decebal linia de tramvai are o lungime totală de 1,63 km (cale dubla). Din punctul de vedere al căii de rulare există două soluții constructive:

- în aliniament - pe o lungime de 1,37 km - calea este realizată cu sina tip O.R. înglobată în dale prefabricate din beton armat;
- în curbe - pe o lungime de 0,26 km - calea este realizată cu sina cu canal PV 60/64 montată direct pe stratul pe piatra spartă, între sine și carosabil fiind pavaj de piatra cubică.

Demontarea liniei existente Demontarea căii de rulare precum și a tuturor demolărilor necesare execuției infrastructurii căii se vor realiza în conformitate cu procesul tehnologic și cu respectarea normelor de protecție a muncii.

Reperarea rețelelor edilitare

În ampriza liniilor de tramvai, în lungul acestora, există rețeaua de canalizare a orașului. Celelalte rețele edilitare sunt amplasate lateral căii de rulare și la distanțe potrivit normativelor în vigoare.

Executarea săpăturii

După îndepărtarea tuturor materialelor constitutive ale vechii linii, se execută săpătura mecanică și manuală, până ce se atinge cota proiectată a platformei de pământ, conform secțiunii transversale tip. Săpăturile manuale, se execută în proporție de cca. 20% din întregul volum: la finisarea platformei, la finisarea taluzurilor chiunetei, în dreptul rețelelor edilitare, etc.

Execuția rețelelor subterane

După montarea tuburilor de dren (din polietilenă, Ø150mm și prevăzute cu fante de scurgere a apelor), se realizează umplutura drenantă. Tuburile se pozează sub adâncimea de îngheț, pe un pat de nisip pilonat.

Execuția platformei căii

Platforma de pământ se compactează până la o valoare a modului de deformare la reîncărcare $EV2 \geq 20 \text{ MN/m}^2$ (grad de compactare Proctor Normal de 95%). Peste platforma de pământ și pe pereții laterali ai săpăturii se așterne un geotextil cu rol de separație. Peste geotextil, pe toată suprafața platformei de pământ se așterne un geogril cu rol de ranforsare al platformei de pământ.

Deplasarea utilajelor va fi liniară, fără șerpui, prin treceri succesive, până la obținerea pantei transversale necesare pentru dirijarea apelor către sistemul de drenare; viteza de deplasare a utilajelor de compactat, va fi cea prevăzută în STAS 9348/80.

Realizarea suprastructurii

După realizarea substratului căii și montarea substratului căii se trece la realizarea suprastructurii. Se montează plasa de armătură Ø8/100×100 și se toarnă stratul I de beton C25/30, cu grosimea de 18 cm. După întărirea betonului se montează sinele, aparatele de cale și curbele de legătură fixate în antretoaze, cu prinderile montate. Șinele se calează pe poziția corectă, verificându-se axele și cotele. Se acopera prinderile cu capace speciale și se fixează amortizoarele de cauciuc de la înimă și de sub talpa șinei.

Înainte de betonarea celui de al doilea strat, cu grosimea de 23 cm se verifică din nou nivelul căii. Al doilea strat de beton se realizează din beton marca C32/40 și se armează cu fibre de polipropilenă. După întărirea betonului se trece la așezarea geocompozitului din poliester bitumat în vederea turnării mixturii asfaltice, în grosime de 4 cm. Spațiul dintre fața amortizorului respectiv șina și limita asfaltului dur se acoperă cu mastic bituminos. Realizarea căii fără joante se va executa înainte de betonarea ansamblului șine - antretoaze. Legarea între ele a sinelor lungi se va face cu eclise și clești curbi și cu rost zero la capete.

Elemente de întreținerea căii de rulare

Având în vedere faptul că, soluțiile constructive utilizate la modernizarea liniei de tramvai, sînt cu înglobare în beton, nu sînt necesare lucrări majore de întreținerea căii - altele decît cele de verificare și recondiționare a profilului ciupercii șinei.

Lucrările de întreținere a liniei impun să se execute următoarele operații:

- verificarea ecartamentului și a nivelului căii;

- controlul și asigurarea scurgerii apelor de pe platforma căii;
- îndepărtarea vegetației și a eventualelor gunoaie;
- verificarea uzurii șinelor.

Pentru efectuarea tuturor acestor operații, compartimentul de exploatare trebuie să se organizeze și să procure utilajele și echipamentele corespunzătoare executării corecte a controalelor, intervențiilor și reparațiilor necesare.

Protecții și devieri rețele utilități

Situația din punctul de vedere al rețelelor de utilități de pe traseul proiectat este următoarea:

Retele de apă și canalizare

În zona rețelelor de apă a fost prevăzută întreruperea traseului drenului. S-au amplasat cămine de vizitare de o parte și de alta a subtraversării existente. Descărcarea drenului a fost direcționată către canalizarea existentă. În consecință rețeaua de apă existentă nu va fi afectată în niciun fel de lucrările la linia de tramvai. Căminele de canalizare existente situate în ampriza liniei de tramvai sunt realizate din zidărie și în general sunt degradate. Se vor reface aceste cămine de la nivelul platformei de pământ până la nivelul superior al liniei de tramvai. Cota capacului caminului de canalizare va fi la nivelul NSS (nivelul superior al sinei). Prin refacere căminele se vor amplasa central, între cele două linii de tramvai.

Canale termice

Extradosul canalelor termice este situat la aproximativ 1.00 m față de nivelul superior al liniei de tramvai. Acest fapt a impus întreruperea rețelei de drenare. Au fost prevăzute astfel cămine de vizitare de o parte și de alta a acestor canale. Descărcarea drenului a fost direcționată către canalizarea existentă. În consecință rețeaua de termoficare existentă nu va fi afectată în niciun fel de lucrările la linia de tramvai.

Canalizatie telefonica

Lucrările de săpătură efectuate în cadrul reabilitării liniei de tramvai ating adâncimea maximă de 0.90 m. Lucrările de drenare ating adâncimea maximă de 1.50 m. Avându-se în vedere că adâncimea de pozare a cablurilor Tc existente nu este menționată nici în avizul tehnic și nici pe planurile anexa și nu a putut fi determinată nici pe teren s-au luat măsuri de deviere a acestora în plan vertical. Pozitionarea canalizatiei telefonice va respecta prevederile din SR 8591. Ea va fi repositionată astfel încât distanța dintre nivelul superior al liniei de tramvai proiectate și extradosul tubului de protecție să fie de 2.00 m.

Retele de gaze

Subtraversarea de gaze este situată la adâncimea de 2,50 m. Ea nu va fi afectată de lucrările realizate la linia de tramvai. Lucrările de execuție în zona acestei subtraversări se vor executa respectând NTPEE - 2008.

Retele electrice subterane

Lucrările pentru rețelele electrice, care se vor executa datorită modernizării liniei de tramvai de pe Bulevardul Decebal sunt de deviere pe verticală a cablurilor electrice. Acestea vor fi executate numai în cazul în care la decopertarea infrastructurii, se constată că nu sunt pozitionate conform PE 107 și SR 8591. Conform fisei tehnice în vederea emiterii acordului unic și a planului anexa, există două subtraversări a liniei de tramvai cu flux electric: în zona km 0+250, respectiv în zona km 1+450. Nu există informații referitoare la adâncimea de pozare a liniei electrice subterane. La convocarea pe teren din data de 12.01.2010 au fost prezenți toți posesorii de utilități cu excepția celor de la S.C. CEZ Distribuție S.A.

Retelele electrice vor fi repositionate astfel încât distanța dintre nivelul superior al liniei de tramvai proiectate și extradosul tubului de protecție să fie de 2.00 m. În aceste cazuri se vor reface subtraversările, utilizând mufe pentru cabluri și țevi de PVC greu cu diametru de 160 mm.

Realizarea lucrărilor de execuție se va realiza cu asistența tehnică de specialitate din partea detinatorilor de utilități - ținând cont de planul centralizator cu rețelele edilitare.

Dacă la realizarea lucrărilor de săpătură vor fi întâlnite și afectate alte rețele de utilități în afara celor indicate în fisele tehnice pentru emiterea avizelor de amplasament pentru utilități, remedierea defectiunilor produse și devierea rețelelor afectate cade în sarcina detinatorului acelor rețele.

5.3. Recepția lucrărilor

Recepția lucrărilor constituie o componentă a sistemului calității în construcții și este actul prin care investitorul declară că acceptă, preia lucrarea cu sau fără rezerve 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 în cadrul perioadei de implementare a proiectului, definitivarea cartii tehnice a construcției se va realiza imediat după recepția la terminarea lucrărilor, prin grija dirigintei de specialitate contractat pentru supervizarea lucrărilor, aceasta fiind principala condiție 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 (dirigintei 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 infrastructura de transport în comun.

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.

2.3.5 Calendarul activităților

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	Luna 5	Luna 6	Luna 7	Luna 8	Luna 9
A. ACTIVITATI DESFASURATE INAINTE DE DEPUNEREA 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 si autocolante	-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																																		
4.	Asistenta tehnica din partea proiectantului pentru executie lucrari																																			
4.1.	Prestare servicii de asistenta tehnica	-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	Luna 5	Luna 6	Luna 7	Luna 8	Luna 9
5.	Executie lucrari																																			
5.1	Contractarea lucrărilor	-Manager proiect -Manager achiziții -Manager tehnic -Manager financiar																																		
5.2	Execuția lucrărilor	-Manager proiect -Manager financiar -Manager tehnic																																		
5.3	Recepția lucrărilor	-Manager proiect -Manager tehnic																																		

2.3.6 Resursele materiale implicate în realizarea proiectului

Activitățile legate de elaborarea și implementarea proiectului se realizează în cadrul Direcției Proiecte, Programe de Dezvoltare, Tehnică și Investiții din cadrul Primăriei Municipiului Craiova cu sediul în str. A.I. Cuza, nr. 1. Această direcție cuprinde Serviciul Elaborare Proiecte și Programe de Dezvoltare și Biroul Implementare Proiecte și Programe de Dezvoltare, conform organigramei aprobată prin HCL nr. 114/2010. În cadrul acestei direcții își desfășoară activitatea 18 funcționari publici.

Toți cei 18 funcționari din cadrul acestei Direcții au atribuții și responsabilități în domeniul scrierii și implementării proiectelor cu finanțare externă, îndeplinind în cadrul echipelor de proiect diverse funcții, cum ar fi manager proiect, responsabil financiar, responsabil tehnic.

Principalele atribuții ale Serviciului Elaborare Proiecte și Programe de Dezvoltare constau în scrierea și depunerea pentru obținerea de finanțări nerambursabile externe și interne a proiectelor prioritare pentru municipiul Craiova.

Principalele atribuții ale Biroului Implementare Proiecte și Programe de Dezvoltare constau în implementarea și monitorizarea proiectelor prioritare ale municipiului Craiova pentru care se obțin finanțări nerambursabile externe și interne.

Asadar, Primăria Municipiului Craiova dispune de personal calificat pentru susținerea implementării oricărui tip de proiect cu finanțare externă, indiferent de valoarea totală a proiectului, personal ce și-a demonstrat abilitățile de a gestiona bugetele proiectelor finanțate din fonduri externe nerambursabile prin implementarea proiectelor derulate până în prezent.

În cadrul Direcției Proiecte, Programe de Dezvoltare, Tehnică și Investiții, birourile sunt dotate cu mobilier, tehnică de telecomunicație (telefon, fax, telefonie mobilă), tehnică de calcul - toți cei 18 salariați dispunând de calculator cu conexiune la Internet, birotică (copiatoare, imprimante). Toate aceste utilități îndeplinesc toate normele de securitate și ergonomie cerute de domeniul de activitate.

Pentru desfășurarea activităților din cadrul acestui proiect, cele două servicii din cadrul Direcției dispun de 2 copiatoare color A4, multifuncțional (fax, scanner, copiator), 6 imprimante, videoproiector cu ecran, 2 notebook-uri, aparat foto digital, aparat îndosariat cu arcuri de plastic, 2 linii telefonice.

De asemenea, pentru derularea procedurilor de achiziții publice, Serviciul Achiziții dispune de o bază materială solidă constând în 10 calculatoare cu conexiune la internet, 2 multifuncționale, 2 linii de telefonie pentru interior și exterior.

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

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

2.3.7 Rezultate anticipate

A. ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE ÎNAINTE DE DEPUNEREA CERERII DE FINANȚARE

Activitatea 1: Elaborare documentație de proiectare

Subactivitatea 1.1. - Studiu de Fezabilitate realizat

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

Subactivitatea 1.3. - PT, CS, DE realizate

B. ACTIVITĂȚI DESFĂȘURATE DUPĂ SEMNAREA CONTRACTULUI DE FINANȚARE

Activitatea 2: Informare și publicitate

Subactivitatea 2.1. - 2 comunicate de presă lansate la începutul și la sfârșitul proiectului

Subactivitatea 2.2. - 14 panouri publicitare temporare/14 plăcuțe permanente și 170 autocolante

Activitatea 3: Urmărire execuție lucrări prin diriginti de șantier

Subactivitatea 3.1 - Servicii dirigentie de șantier achiziționate

Subactivitatea 3.2: - Servicii de dirigentie de șantier prestate; carte tehnică întocmită

Activitatea 4: Asistența tehnică din partea proiectantului pentru execuție lucrări

Subactivitatea 4.1: - Servicii de asistență tehnică realizate

Activitatea 5: Execuție lucrări

Subactivitatea 5.1: Contractarea lucrărilor: dosar achiziție întocmit și contractat lucrări încheiate

Subactivitatea 5.2: Execuția lucrărilor

Subactivitatea 5.3: Recepția lucrărilor: înregistrarea mijlocului fix linii de tramvai și sistem management de trafic în domeniul public al municipiului Craiova.

2.4. Managementul proiectului

Managementul proiectului va fi asigurat de echipa de implementare a proiectului, formată din 6 (șase) persoane, din care cinci sunt funcționari publici în cadrul Primăriei Municipiului Craiova și un reprezentant al Regiei Autonome de Transport Craiova, ce au fost selectați în funcție de abilitățile și capacitățile lor, pregătirea lor profesională, experiența acumulată în implementarea altor proiecte similare, finanțate din fonduri europene, disponibilitatea de implicare astfel încât să se asigure implementarea cu succes a acestui proiect.

Echipa propusă pentru implementarea proiectului, a fost aprobată prin Referatul nr. 127203/20.09.2010, referat ce este atașat la documentele aferente prezentei cereri de finanțare alături de fișele de post și CV-uri, și are următoarea componență:

- manager proiect
- asistent manager proiect
- manager financiar
- manager tehnic
- manager tehnic pentru linia de tramvai
- responsabil achiziții publice

În funcțiile cheie sunt nominalizate persoane din cadrul Direcției Proiecte, Programe de Dezvoltare, Tehnică și Investiții care, conform fișelor de post efectuează permanent activități de implementare a proiectelor cu finanțare externă.

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

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

- Asigurarea aplicării principiului egalității de șanse și al nediscriminării, precum și al protecției mediului, în derularea tuturor activităților prevăzute de proiect

Asistentul Managerului de proiect va fi responsabil de:

- organizarea de întâlniri periodice între membrii echipei de proiect cât și cu constructorul, în vederea monitorizării stadiului de implementare a proiectului;
- organizarea administrativă a activității de implementare și evaluare a proiectului;
- sprijini 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 evidenței contabile și a înregistrărilor financiare;
- întocmirea și transmiterea Organismului Intermediar a documentelor necesare pentru obținerea prefinanțării, conform formatului standard furnizat de Autoritatea de Management, precum și utilizarea acestora 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 și a tuturor operațiunilor financiare din acest proiect conform cerințelor impuse prin contractul de finanțare, 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 și planificarea necesarului pentru plăți;
- respectarea prevederilor cu privire la costurile eligibile și neeligibile.
- întocmirea și transmiterea către aprobare a rapoartelor financiare în cadrul proiectului.

Managerii tehnici vor fi responsabili cu:

- urmărirea încheierii contractului de execuție de lucrări la timp și în conformitate cu specificațiile tehnice din dosarele de achiziție;
- coordonarea activității firmei de dirigentie de șantier;
- primirea rapoartelor tehnice întocmite de firma de dirigentie de șantier și verificarea acestora;
- urmărirea executării lucrărilor de construcție în conformitate cu prevederile contractului de execuție lucrări;
- verificarea încadrării lucrărilor în graficul de execuție;
- recepția lucrărilor.

Responsabilul achiziției va avea responsabilități privind:

- întocmirea documentațiilor standard pentru procedurile de achiziție publică;
- obținerea avizelor pentru corectitudinea documentațiilor standard pentru achizițiile publice;
- punerea la dispoziția ofertanților a documentațiilor standard pentru procedurile de achiziție publică;
- desfășurarea procedurilor de achiziție publică;
- încheierea contractului de servicii/lucrări/produse prevăzute în proiect.

Persoanele propuse pentru echipa de implementare, din cadrul Primăriei Municipiului Craiova, au experiență în implementarea proiectelor cu finanțare nerambursabilă, aceasta reiesind din CV-urile anexate la cererea de finanțare, cunosc procedurile de contractare prevăzute de legislația românească în domeniu și au experiență în urmărirea unor lucrări de construcții similare. Mai mult decât atât, membrii echipei de implementare vor fi sprijiniți în derularea achizițiilor publice prevăzute în cadrul proiectului de către specialiștii în achiziții publice din cadrul compartimentului specializat al Primăriei Municipiului Craiova. De asemenea, pentru implementarea cu succes a activităților prevăzute în cadrul proiectului, membrii echipei de implementare vor fi sprijiniți de toate direcțiile

de specialitate ale 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 Primaria 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 Primăriei 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 Primăriei 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 Calitatii, personalul cu impact direct asupra calitatii serviciilor este competent din punct de vedere al studiilor, instruirii, al abilităților și al experienței. Înregistrările privind competența personalului Primăriei 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 rapoartelor de audit întocmite de auditori. 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 dirigințele de șantier, managerul tehnic va implementa un sistem strict de verificare a stadiului și calității execuției lucrărilor.

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

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 34 luni.

2.6 Indicatori

INDICATORI	Valoare la inceputul perioadei de implementare	Valoare la sfarsitul perioadei de implementare
Rezultat imediat (direct) (indicatorii se vor corela cu rezultatele prevazute la pct 2.3.6)		
Lungime	0 m	
Suprafata carosabil strazi reabilitate	0 m	
Lungime trotuare reabilitate	0 m	
Lungime linie tramvai cale simpla nou creata	0 km	
Stalpi retea electrica pentru tramvai	0 buc	
Suprafata alveole mijloace transport in comun	0 mp	
Lungime marcaje rutiere	0 km	
Indicatoare rutiere de avertizare, de reglementare, de orientare si informare montate	0	
Treceri de pietoni amenajate	0	
Semafoare vehicule amenajate	0	
Semafoare pietoni amenajate	0	
Suprafata spatii verzi	0	
Lungime retele de alimentare cu apa si canalizare deviate	0	
Rezultate induse (indirecte) (efecte pe termen mediu/ lung)		
Reducerea cu 10% a timpului de calatorie in oras cu tramvaiul		
Cresterea cu 5% a numarului de persoane care vor utiliza mijloacele de transport in comun		
Cresterea vitezei de parcurgere a zonei		

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; existența monopolurilor de stat; structurile tradiționale ale pieței; disparitatea regulilor fiscale, administrative și comerciale; încrederea generală în politicile naționale cu orientare modală; o multitudine de reguli tehnice diferite, deseori incompatibile; grupări de interese puternice, care preferă status quo-ul în locul creșterii oportunităților și al provocărilor la competiție.

Principalul obiectiv vizat de politica europeană în domeniul transporturilor constă în realizarea unui sistem „viabil prin flexibilitate”, și anume organizarea transporturilor astfel încât să se optimizeze consumurile energetice, condițiile și timpii de transport, ceea ce implică, în schimb, asumarea costurilor infrastructurii la nivel comunitar. Se va elimina astfel distorsionarea concurenței dintre diferitele tipuri de transport, distorsionare provocată de transferarea costurilor în mod greșit către transportatori.

În contextul de membru U.E al României, existența unei infrastructuri dezvoltate, conectată la rețeaua europeană de transport, ar permite o dezvoltare semnificativă a competitivității economice, și implicit, creării premiselor integrării rapide a economiei românești în piața europeană.

Având în vedere jaloarele de evoluție a politicii de transport pentru încurajarea competiției pe piață și diminuarea efectelor negative produse de sector, este evident că România are încă multe de făcut pentru a se alinia la actualele tendințe. Este, totuși, de evidențiat faptul că transporturile românești au și câteva avantaje din aceste puncte de vedere. Putem aminti, astfel, dezvoltarea scăzută a sectorului rutier, până la nivelul anului 1990, dar cu o creștere accentuată în ultimii ani, dezvoltare realizată, din păcate, pe seama diminuării evoluției favorabile sau la cote asemănătoare a celorlalte moduri. Toate aceste evoluții pot fi puse în mod clar în evidență de situația infrastructurii transporturilor. Actuala infrastructură a avut o evoluție de dezvoltare și modernizare asemănătoare cu cea a întregii economii românești, unul dintre obstacolele principale fiind resursele reduse ale finanțării.

Principalele motive ale finanțării limitate a infrastructurii de transport din România provin dintr-un număr de aspecte cheie ce definesc cele mai importante schimbări ce au avut loc în sectorul transporturi începând cu anul 1990 și până în prezent. Acestea includ:

- Schimbări fundamentale în structura sectorului transporturi din România, de la o economie planificată de Stat (economie controlată) la o economie bazată pe cererea de transport dirijată de piață;
- Declinul industriilor ce ar folosi cu predilecție transportul feroviar;
- Instabilitate regională în statele balcanice vecine;
- Mășinarea unei infrastructuri inadecvate și investiții reduse în continuare;
- Investiții reduse în întreținerea infrastructurii;
- Creștere rapidă a parcului de vehicule private;
- Deteriorarea infrastructurii rutiere și feroviare cauzată de inundații extinse;

Toate aceste evoluții au condus la:

- reducere semnificativă a numărului de tone-kilometri de marfă transportate pe calea ferată;
- schimbare a alurii fluxului de trafic și utilizarea sub capacitate a cailor navale, mai ales în ceea ce privește transportul internațional de marfuri vrac și transportul de containere;
- creșterea necesității construirii a noi infrastructuri de transport;
- creșterea necesității reconstruirii și reabilitării infrastructurii de transport;
- creștere rapidă a volumului de trafic rutier.

Efectele rezultante includ:

- Creșterea ambuteiajelor rutiere, a costurilor de operare pentru vehiculele rutiere și a duratei deplasării acestora.
- Obligatorietatea folosirii unor viteze feroviare mult diminuate.
- Scăderea numărului de călători în transportul feroviar.
- Creșterea degradării mediului inconjurător, atât prin efectele produse de activitatea de transport, dar și prin degradarea habitatelor naturale prin dispunerea unei rețele infrastructurale, nejustificate economic, în anumite cazuri.
- Agravarea impactului negativ asupra competitivității și atractivității pieței românești pentru investiții.

Situația actuală a sistemului național de transport, caracterizată printr-un număr redus de autostrăzi și de conexiuni la nivel de autostradă sau de drumuri rapide, de variante ocolitoare a marilor aglomerații urbane, de existența unei infrastructuri navale într-o stare avansată de degradare și a unei rețele feroviare care, în cea mai mare parte, dispune de material rulant uzat fizic și moral face, însă, necesară realizarea unor investiții majore, într-un timp relativ scurt, în infrastructura de transport. Aceasta, trebuie să atingă un nivel de dezvoltare, care să permită satisfacerea necesităților

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 retea 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 modernizare a infrastructurii de transport 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 realizare a modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele doua platforme industriale ale 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 reabilitarea infrastructurii de Nord-Vest a Polului de crestere Craiova la atingerea obiectivului strategic al Polului de crestere Craiova nr. 3 ce consta in "cresterea competitivitatii economice pe termen lung si sprijin pentru dezvoltarea mediului de afaceri al Polului de crestere Craiova".

Asadar, proiectul privind modernizarea infrastructurii de transport in comun 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 numarului de accidente si 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 „Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele doua platforme industriale ale Polului de crestere 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 „Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele doua platforme industriale ale Polului de crestere 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 subteran, pe sub intersectia strazii Aries, cu str. A.I. Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I-str. Aries	Proiectul „Realizare Pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries, cu str. A.I. Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I-str. Aries” contribuie alaturi de proiectul ce face obiectul prezentei cereri de finantare la fluidizarea traficului rutier pe cele mai importante axe de transport rutier ce traverseaza municipiul.
Construirea unui pasaj suprateran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova - Realizare pasaj denivelat suprateran peste intersectia de la km 0 al Municipiului Craiova in vederea preluarii traficului auto pe E70, respectiv str. Calea Bucuresti-bvd. Nicolae Titulescu	Proiectul „Construirea unui pasaj suprateran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova - Realizare pasaj denivelat suprateran peste intersectia de la km 0 al Municipiului Craiova in vederea preluarii traficului auto pe E70, respectiv str. Calea Bucuresti-bvd. Nicolae Titulescu” contribuie alaturi de proiectul ce face obiectul prezentei cereri de finantare la fluidizarea traficului rutier pe cele mai importante axe de transport rutier ce traverseaza municipiul de la Est la Vest (Calea Severinului, B-dul Nicolae Titulescu si Calea Bucuresti)
Fluidizarea traficului rutier in municipiul Craiova, pe axa de transport est - vest, prin reabilitarea bvd. Decebal - Dacia	Proiectul „Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele 2 platforme industriale ale Polului de crestere Craiova” continua eforturile municipalitatii dupa implementarea proiectului ”Fluidizarea traficului rutier in municipiul Craiova, pe axa de transport est - vest, prin reabilitarea bvd. Decebal - Dacia” pentru modernizarea si dezvoltarea infrastructurii rutiere urbane si imbunatatirea accesibilitatii locale si regionale in vederea cresterii competitivitatii economice.
MODERN - MObility, Development and Energy use Reduction - Mobilitate Dezvoltare si Reducerea Consumului de Energie	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. Sistemul de semafoare „unda verde”, ce va fi implementat prin proiectul MODERN, este prevazut pentru linia de tramvai Calea Bucuresti - Bvd. Nicolae Titulescu - Calea Severinului, artera ce face obiectul de investitii al proiectului „Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele 2 platforme industriale ale Polului de crestere Craiova”. In acest context, proiectele vor fi corelate astfel incat sa se asigure cea mai buna functionalitatea a sistemelor prevazute a fi implementate si sa contribuie la fluidizarea atat a traficului rutier auto cat si a celui generat de mijloacele de transport in comun.
Planul National de Dezvoltare	Proiectul „Modernizarea infrastructurii de transport in comun

	pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele 2 platforme industriale ale Polului de crestere Craiova” se incadreaza in prioritatea nationala de dezvoltare nr. 2, respectiv "Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii de transport"
Planul Regional de Dezvoltare	Proiectul „Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele 2 platforme industriale ale Polului de crestere Craiova” se incadreaza in cea de-a doua prioritate regionala de dezvoltare, respectiv: "Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii regionale"
Planul integrat de dezvoltare urbana	Proiectul „Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele 2 platforme industriale ale Polului de crestere Craiova” se incadreaza in obiectivul strategic al Polului de crestere Craiova 3 ce consta in "cresterea competitivitatii economice pe termen lung si sprijin pentru dezvoltarea mediului de afaceri al Polului de crestere Craiova"
Amenajare statii pentru mijloacele de transport in comun in municipiul Craiova	Proiectul „Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele 2 platforme industriale ale Polului de crestere Craiova” alaturi de proiectul din cadrul PID PC „Amenajare statii pentru mijloacele de transport in comun in municipiul Craiova” contribuie la modernizarea infrastructurii de transport in comun din Municipiul Craiova.

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

Justificare:

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 modernizarea a infrastructurii de transport in comun 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

Justificare:

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 si cresterea competitivitatii economice locale, depunand eforturi sustinute si pentru imbunatatirea calitatii acestui sector. Imbunatatirea infrastructurii rutiere reprezinta pentru Primaria Municipiului Craiova un obiectiv strategic de dezvoltare locala iar cresterea competitivitatii economice reprezinta pentru polul de crestere Craiova de asemenea un obiectiv strategic de dezvoltare in corelare si interdependenta cu cel local si de aceea au fost stabilite in portofoliu local respectiv metropolitan, 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 municipiului Craiova cu impact direct asupra dezvoltarii economice metropolitane.

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 reabilite 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 încadrează în obiectivele strategice de dezvoltare ale municipiului Craiova și contribuie la realizarea obiectivelor Strategiei Naționale de Dezvoltare Regională, ale Planului Național de Dezvoltare și al Cadrului Național Strategic de Referință, respectiv diminuarea disparităților de dezvoltare economică și socială dintre România și media dezvoltării statelor membre ale Uniunii Europene.

Proiectul poate fi un bun exemplu de implementare în regiune. Va contribui la îmbunătățirea mediului de afaceri în zona și la creșterea competitivității economice. Proiectul are, de asemenea, un impact social și de stimulare economică prin reabilitarea infrastructurii de transport.

Implementarea cu succes a proiectului se va constitui într-un exemplu de performanță și va spori gradul de punere în aplicare a strategiilor de dezvoltare locală, regională și națională, corelate cu cele de la nivel european.

Astfel, se poate aprecia că Primăria Municipiului Craiova are capacitate instituțională, operațională și financiară de a asigura mentinerea, întreținerea și funcționarea investiției după încheierea proiectului și încetarea finanțării nerambursabile. În acest context, s-au identificat 3 aspecte ale sustenabilității proiectului:

Instituțional - structura funcțională care va asigura managementul investiției după încetarea finanțării nerambursabile, respectiv după expirarea perioadei de garanție a lucrărilor va fi Serviciul Administrare și Întreținere Drumuri din cadrul Primăriei Municipiului Craiova.

Serviciul Administrare și Întreținere Drumuri are ca atribuțiune principală, realizarea lucrărilor de reparații curente și întreținere străzi, trotuare, alei din municipiul Craiova după expirarea perioadei de garanție a lucrărilor de investiții realizate.

Operațional - în baza procedurilor de achiziție publică aferente se vor încheia contracte de execuție lucrări și dirigenție de șantier, cu clauze ferme în ceea ce privește calitatea lucrărilor executate și a termenelor de finalizare a acestora;

Financiar - sursele de finanțare în perioada investițională vor fi asigurate de la bugetul local cât și de la bugetul de stat și Uniunea Europeană. În perioada operațională, sursele de finanțare pentru întreținerea curentă și capitală a liniilor de tramvai vor fi asigurate de la bugetul local.

Sursele de finanțare ale proiectului constau în:

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

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

Analiza fluxului net de numerar (cash flow -ul) demonstrează sustenabilitatea financiară a proiectului, respectiv faptul că proiectul nu este supus riscului de a rămâne fără disponibilități de numerar cât și faptul că pe tot intervalul de prognoză există surse financiare de acoperire a costurilor de operare a investiției. Se evidențiază astfel, din analiza financiară a proiectului că nivelul cash flow-ului net cumulativ (neactualizat) este pozitiv în fiecare an de prognoză. Astfel, sustenabilitatea și solvabilitatea proiectului sunt asigurate având în vedere valoarea pozitivă a rezultatului cumulativ al fluxului net de numerar.

Ca o concluzie, se poate aprecia că proiectul de față este unul sustenabil din punct de vedere financiar întrucât rezultatul fluxurilor nete de numerar generate pe parcursul întregului interval de prognoză (20 ani) sunt pozitive. S-a luat în calcul că sursa de finanțare pentru etapa de operare a investiției, alocările 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 să 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 calcuțați 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.

Beneficiile socio-economice

- creșterea gradului de civilizație;
- creșterea confortului transportului;
- Reducerea timpului de călătorie apare datorită îmbunătățirii condițiilor de circulație (viteza de circulație pe traseele de tramvai crește de la viteza medie actuală de cca. 23 km/h la o viteză medie de 28 km./h.);
- Economia de timp pentru o călătorie medie cu tramvaiul este de 0,027 h (1,6 minute per călătorie *pasager)
- reducerea costurilor de transport (cu 0,2173 lei/calător)
- reducerea ratei de incidență a accidentelor

Beneficii de mediu

- reducerea noxelor datorită utilizării transportului cu tramvaiul care nu elimină noxe în timpul circulației față de autobuze, microbuze sau autoturisme.

În ceea ce privește implementarea **sistemului de management al traficului**, vor rezulta următoarele beneficii, conform măsurătorilor de trafic anexate la Studiul de fezabilitate:

- Lungimile de coadă formate de autovehicule la nivel de rețea se vor micșora cu aproximativ 12%
- Se va reduce consumul de combustibil cu aproximativ 20%
- Consumul de noxe în grame se va reduce cu aproximativ 15%
- Timpii de deplasare la nivel de rețea se vor micșora cu aproximativ 10%
- Va crește numărul de călători care folosesc transport public cu aproximativ 15%, prin eficientizarea acestuia, datorată în special de reducerea timpului de deplasare între două puncte de pe cele două axe ale orașului

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 (14 bucăți)+autocolante echipamente pentru management trafic	Întreaga perioadă a implementării proiectului, plus încă 6 luni după încheierea acestuia.	14panouriX 2.000 lei =28.000 lei (fără TVA) 150 autocolante pentru echipamente exterioare x10 =1.500 lei(fără TVA) 20 autocolante pentru echipamente interioare x5=100 lei (fără TVA)
3.Placi pentru amplasare permanentă (14 bucăți)	Amplasare permanentă la 6 luni după finalizarea lucrărilor	14 placi X 2.000 lei = 28.000 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 **„Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele 2 platforme industriale ale Polului de crestere Craiova”** de Municipiul 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. Additional 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.

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.

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 intrega, 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. Constructia de drumuri are un impact direct si in general ireversibil asupra ecosistemelor si biodiversitatii.

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.

Eficienta energetica reprezinta orice masura care are drept rezultat furnizarea unui serviciu la un consumator final cu o reducere in energia utilizata. In martie 2007 Uniunea Europeana a adoptat o „Strategie integrata pentru energie si schimbari climatice, cu obiectivul strategic reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera cu 20% pana in anul 2020”. Reducerea intensitatii energetice si cresterea eficientei energetice reprezinta o directie prioritara pentru Romania, care rezulta si din Directivele UE si din obligatiile Romaniei ca stat membru.

Proiectul de fata reprezinta una dintr-a 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, in conformitate cu Directiva

Consiliului nr. 96/62/CE privind evaluarea și gestionarea calității aerului înconjurător, 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 între cele două platforme industriale, reducerea timpului datorat staționării la semafoare și reducerea timpului de transport pentru persoanele ce se deplasează cu mijloace de transport propriu sau în comun, va contribui la reducerea valorilor emisiilor de noxe în aerul înconjurător și astfel va îmbunătăți calitatea aerului și a vieții locuitorilor municipiului Craiova.

Craiova este străbătută de artere rutiere cu trafic intens, trafic estimat la mai mult de 10.000 mașini/zi, respectiv E70, Bvd. Dacia, Bvd. Decebal, Bvd. Carol I, Bvd. Romanescu și de cele cu trafic între 3.000 - 5.000 mașini/zi, cum ar fi str. A.I.Cuza, Calea Severinului, B-dul Nicolae Titulescu și Calea București. Astfel, având în vedere faptul că traficul intens are drept consecințe poluarea mediului înconjurător și degradarea vieții locuitorilor municipiului, începând din anul 2006, supravegherea calității aerului s-a realizat prin intermediul sistemului automat de monitorizare a calității aerului. Acest sistem este format din 5 stații automate, care au fost amplasate conform criteriilor prevăzute în Ord. Nr. 592/2002. În urma datelor înregistrate de aceste stații, s-a concluzionat că principala sursă de poluare este traficul.

În acest context, conform Raportului privind calitatea aerului elaborat de Agenția pentru Protecția Mediului Dolj, s-au identificat măsurile ce revin autorităților administrației publice locale, privind îmbunătățirea situației existente și reducerea cantității de noxe eliberate în atmosferă. Majoritatea măsurilor presupun modernizarea și reabilitarea infrastructurii de transport, printre acestea numărându-se și realizarea proiectului din cadrul Planului Integrat de Dezvoltare Urbană al polului de creștere Craiova, respectiv **„Modernizarea infrastructurii de transport în comun pentru fluidizarea traficului fortei de muncă între cele 2 platforme industriale ale Polului de creștere Craiova”**.

Cerințele referitoare la asigurarea unui nivel ridicat în ceea ce privește eficiența energetică au fost respectate în ceea ce privește proiectarea sistemului de iluminat, în conformitate cu ultimele standarde și normative.

Referitor la cerințele de refacere și protecție a mediului, acestea au fost menționate în fișa tehnică privind condițiile de protecție a mediului, eliberată de Agenția pentru Protecția Mediului Dolj, conform căreia, pentru proiectul ce face obiectul prezentei cereri de finanțare, s-a decis parcurgerea procedurii simplificate de avizare deoarece nu este necesară efectuarea evaluării impactului asupra mediului.

În momentul de față, în zona de interes, există 12 intersecții semaforizate. Aceste intersecții semaforizate existente însumează un număr de 40 semafoare de vehicule, 54 semafoare pentru pietoni și 12 automate de semaforizare. La 7 din cele 12 intersecții existente, semafoarele sunt echipate cu sursa de iluminat tip LED, având o durată de viață expirată.

Soluția propusă va crește numărul de intersecții semaforizate din zona de interes la 16. Aceste intersecții vor însuma un număr de 90 semafoare de vehicul, 21 semafoare tramvai, 117 semafoare pentru pietoni, 51 lampi filatoare, 132 dispozitive acustice la trecerile de pietoni, 4 dispozitive push-button și 14 automate de semaforizare.

Toate semafoarele de vehicul și cele tip verde intermitent dreapta sunt echipate cu sursa de iluminat tip led care consumă 8 Wh. Toate semafoarele de pietoni sunt echipate cu sursa de iluminat tip led care consumă 7 Wh.

În urma implementării proiectului nu se va reduce consumul de energie electrică, dar se va mări durata de viață a echipamentelor și implicit costurile aferente înlocuirii sau reparării echipamentelor se va elimina.

Lucrările proiectate nu introduc efecte negative suplimentare față de situația existentă asupra solului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, peisajului, sau din punct de vedere artistic, deci nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Surse de Poluanți și Protecția Factorilor de Mediu.

Lucrările cuprinse în sistemul de management al traficului prezentate în prezentul proiect, nu reprezintă și nu produc surse de:

- poluare a apelor
- poluare a aerului
- zgomot și vibrații

- radiatii
- poluare a solului si subsolului
- poluare a ecosistemelor terestre si acvatice
- poluarea asezarilor umane si a altor obiective de interes public
- deseuri de orice natura
- substante toxice periculoase.

Lucrari de Reconstructie Ecologica

Dupa executarea lucrarilor proiectate vor apare influente favorabile asupra factorilor de mediu cat si din punct de vedere economico social, in stransa legatura cu efectele pozitive ce rezulta din imbunatatirea conditiilor de trafic ce apar in urma realizarii lucrarilor dinm prezentul proiect.

Lucrarile proiectate nu introduc efecte negative suplimentare fata de situatia existenta asupra solului, microclimatului, apelor de suprafata, vegetatiei, faunei, peisajului sau din punct de vedere artistic. Nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Prin executarea lucrarilor proiectate vor apare unele influente favorabile asupra factorilor de mediu, cat si din punct de vedere economic si social:

- va scadea gradul de poluare al aerului si al apei;
- se va reduce volumul de praf care se depune pe vegetatia din zona drumului impiedicand procesul de fotosinteza;

Prevederi pentru Monitorizarea Mediului.

Dupa realizarea lucrarilor din prezentul proiect, circulatia rutiera si lucrarile de intretinere curenta au un impact redus asupra mediului. Prin realizarea lucrarilor de reabilitare a strazii se va asigura o circulatie mai fluenta a autovehicolelor si a persoanelor, reducerea consumului specific de carburanti si a noxelor. In concluzie, nu sunt necesare masuri de monitorizare a calitatii factorilor de mediu.

Sanatatea Oamenilor.

Prin executarea lucrarilor din prezentul proiect, vor apare unele influente favorabile asupra factorilor de mediu, de sanatate publica, si din punct de vedere economic si social. Toate acestea, au ca rezultat: scaderea gradului de poluare a aerului, implicit a apei, a vegetatiei, si a solului, prin reducerea emanatiilor de praf.

Analiza starii initiale a mediului si evaluarea impactului asupra sanatatii populatiei si a mediului, se vor realiza in conformitate cu prevederile Directivei nr.97 / 11/ EEC din 3 martie 1997 ce amendeaza Directiva nr.85/ 337/ EEC precum si cu prevederile legislatiei romanesti, dintre care mentionam:

- ORDIN nr. 44 din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea Normelor privind protectia mediului ca urmare a impactului drum-mediu inconjurator.
- Legea nr. 137/1995 privind protectia mediului - republicata in M.Of. nr.70/2000
- Ordonanta de urgenta 91/2002 pentru modificarea si completarea Legii protectiei mediului nr. 137/1995 - publicata in M.Of. nr.465/2002

In concluzie, proiectul contribuie la maximizarea beneficiilor in toate domeniile, respectiv economic, social si de mediu.

Beneficiile socio-economice

- creșterea gradului de civilizație;
- creșterea confortului transportului;
- reducerea timpului de călătorie apare datorită îmbunătățirii condițiilor de circulație(viteza de circulație pe traseele de tramvai crește de la viteza medie actuală de cca. 25 km/h la o viteză medie de 28 km./h.);
- reducerea costurilor de transport;
- reducerea ratei de incidenta a accidentelor

Beneficii de mediu

- -reducerea noxelor datorită utilizării transportului cu tramvaiul care nu elimină noxe în timpul circulației față de autobuze, microbuze sau autoturisme.

In ceea ce priveste implementarea **sistemului de management al traficului**, vor rezulta urmatoarele beneficii, conform masuratorilor de trafic anexate la Studiul de fezabilitate:

- Lungimile de coada formate de autovehicule la nivel de retea se vor micsora cu aproximativ 12%

- Se va reduce consumul de combustibil cu aproximativ 20%
- Consumul de noxe in grame se va reduce cu aproximativ 15%
- Timpul de deplasare la nivel de retea se vor micșora cu aproximativ 10%
- Va crește numărul de calatori care folosesc transport public cu aproximativ 15%, prin eficientizarea acestuia, datorata in special de reducerea timpului de deplasare intre doua puncte de pe cele doua axe ale orasului

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 creșterii 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.

Astfel, modernizarea infrastructurii de transport in comun, aduce un plus de inovatie prin introducerea unui sistem inteligent de management al traficului in intersecțiile semaforizate ce va aduce efecte benefice pentru transportul in comun din Municipiul Craiova prin simplificarea relatiilor in intersectie, scaderea timpului de parcurgere de catre vehiculele de transport in comun a tronsonului de drum cuprins in cadrul acestui proiect. Sistemul va putea permite pe viitor implementarea unui soft de management al transportului in comun ce nu face obiectul prezentului proiect. Pentru toate intersectiile prevazute in cadrul acestui tronson se pot instala deasemenea si echipamente care sa realizeze comunicatia intre vehiculele de transport in comun si automatele de dirijare a circulatiei si va crește numărul de calatori care folosesc transport public cu aproximativ 15%, prin eficientizarea acestuia, datorata in special de reducerea timpului de deplasare intre doua puncte de pe cele doua axe ale orasului.

Prin introducerea acestui sistem se va realiza o mai buna fluenta a circulatiei de vehicule si pietoni cu consum minim de energie si timp, in conditii de siguranta si confort.

3.4. Achizițiile publice

Nr. crt.	Obiectul contractului	Valoarea contractului (Lei)	Data inceperii procedurii	Data finalizarii procedurii	Procedura urmata
1	"Reabilitare linii de tramvai in municipiul Craiova"(11 km) -Studiu de fezabilitate	50.252,10	17.10.2007	14.11.2007	Cerere de oferte

2.	"Reabilitare linii de tramvai in municipiul Craiova"(11 km)-PT+PAC+DE	209.000 (exclusiv TVA)	24.07.2008	18.08.2008	Cerere de oferte
3.	"Reabilitare linii de tramvai in municipiul Craiova" "(11 km)- Reactualizare SF-Elaborare Documentatie de avizare a lucrarilor de interventii +Reactualizare PT+DDE- „Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele doua platforme industriale ale Polului de crestere Craiova”	69.580 (exclusiv TVA)	10.02.2010	12.04.2010	Negociere fara publicarea unui anunt de participare
5.	„Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele doua platforme industriale ale Polului de crestere Craiova”: Lot I: PT+PAC+DDE pentru obiectivul de investii “Reabilitarea caii de rulare a tramvaiului pe portiunea Bvd. Decebal, Pod Electroputere-Str. Caracal” Lot II: Elaborare SF+PT+PAC+DDE pentru obiectivul de investii “Realizare sistem pentru management-ul traficului pe Calea Bucuresti - Nicolae Titulescu - str. Severinului”	295.691,33 (exclusiv TVA)	02.12.2009	23.12.2009	Cerere de oferte

Achizitii publice preconizate dupa depunerea cererii de finantare

Nr. crt.	Obiectul contractului	Valoarea estimata a contractului exclusiv TVA (Lei)	Data estimativa a inceperii procedurii (ll / aaaa)	Data estimativa a finalizarii procedurii (ll / aaaa)	Procedura urmata
1.	Comunicat de presa incepere proiect	1.000,00			Achizitie directa
2.	Comunicat de presa finalizare proiect	1.000,00			Achizitie directa
	Achizitionare panouri, placi si autocolante pentru vizibilitate proiect	57.600,00			Achizitie directa
2	Executie lucrari	54.567.280,00			Licitatie deschisa
3	Dirigentie de santier	270.060,00			

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

- Data lansării procedurii de achiziție pentru elaborarea studiului de fezabilitate / documentatiei de avizare a lucrărilor de intervenții 20.11.2009
- Data elaborării studiului de fezabilitate / documentatiei de avizare a lucrărilor de intervenții
- Data ultimei actualizări a studiului de fezabilitate / documentatiei de avizare a lucrărilor de intervenții: APRILIE 2010

4 FINANȚAREA PROIECTULUI

4.1 Bugetul proiectului

- Proiecte care nu cad sub incidența schemei de ajutor de stat

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	98.840,00	93.760,00	192.600,00	46.224,00
1.3	Amenajări pentru protecția mediului	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTAL CAPITOL 1	98.840,00	93.760,00	192.600,00	46.224,00
2 Cap.2 - Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului					
2.1	Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului	63.000,00		63.000,00	15.120,00
	TOTAL CAPITOL 2	63.000,00	0,00	63.000,00	15.120,00
3 Cap.3 - Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică					
3.1	Studii de teren	0,00	24.575,11	24.575,11	5.898,03
3.2	Obținerea de avize, acorduri și autorizații	0,00	1.887,07	1.887,07	339,55
3.3	Proiectare și inginerie	0,00	599.948,32	599.948,32	131.024,99
3.4	Consultanță	0,00	0,00	0,00	0,00
3.5	Asistență tehnică	0,00	270.060,00	270.060,00	64.814,40
	TOTAL CAPITOL 3	0,00	896.470,50	896.470,50	202.076,97
4 Cap.4 - Cheltuieli pentru investiția de bază					
4.1	Construcții și instalații	0,00	49.019.170,00	49.019.170,00	11.764.600,80
4.2	Dotări de specialitate	0,00	4.712.280,00	4.712.280,00	1.130.947,20
	TOTAL CAPITOL 4	0,00	53.731.450,00	53.731.450,00	12.895.548,00
5 Cap.5 - Cheltuieli privind organizarea de șantier					
5.1	Organizarea de șantier	0,00	576.630,00	576.630,00	138.391,20
5.1.1	Construcții și instalații aferente organizării de șantier	0,00	359.660,00	359.660,00	86.318,40
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării de șantier	0,00	216.970,00	216.970,00	52.072,80
5.2	Cote legale	0,00	651.900,00	651.900,00	0,00
	TOTAL CAPITOL 5	0,00	1.228.530,00	1.228.530,00	138.391,20

6 Cap.6 - Cheltuieli diverse și neprevăzute					
6.1	Diverse și neprevăzute	0,00	4.049.130,00	4.049.130,00	971.791,20
	TOTAL CAPITOL 6	0,00	4.049.130,00	4.049.130,00	971.791,20
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	59.600,00	59.600,00	14.304,00
	TOTAL CAPITOL 7	0,00	59.600,00	59.600,00	14.304,00
8 Cap.8 - Alte cheltuieli neeligibile					
8.1	Alte cheltuieli neeligibile	3.600,00		3.600,00	864,00
	TOTAL CAPITOL 8	3.600,00	0,00	3.600,00	864,00
	TOTAL GENERAL	165.440,00	60.058.940,50	60.224.380,50	14.284.319,37

4.2 SURSE DE FINANȚARE A PROIECTULUI

NR. CRT.	SURSE DE FINANȚARE	VALOARE
I	Valoarea totală a proiectului, din care :	74.508.699,87
a.	Valoarea neeligibilă a proiectului	165.440,00
b.	Valoarea eligibilă a proiectului	60.058.940,50
c.	TVA	14.284.319,37
II	Contribuția proprie în proiect, din care :	1.366.618,81
a.	Contribuția solicitantului la cheltuieli eligibile	1.201.178,81
b.	Contribuția solicitantului la cheltuieli neeligibile	165.440,00
III	TVA*	14.284.319,37
IV	ASISTENȚĂ FINANCIARĂ NERAMBURSABILĂ SOLICITATĂ	58.857.761,69

*Valoarea TVA s-a calculat aplicand procentul de 19% la cheltuieli deja efectuate (atat cheltuieli eligibile, cat si cheltuieli neeligibile) si aplicand procentul de 24% la cheltuielile neefectuate (atat cheltuieli eligibile, cat si cheltuieli neeligibile). AM POR ramburseaza 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,
Emilian ȘTEFÎRȚĂ**

ANEXA NR.2 LA HOTĂRÂREA NR.389/2010

DEVIZ GENERAL

privind cheltuielile necesare realizării obiectivului :

MODERNIZAREA INFRASTRUCTURII DE TRANSPORT IN COMUN PENTRU FLUIDIZAREA TRAFICULUI FORTEI DE MUNCA INTRE CELE DOUA PLATFORME INDUSTRIALE ALE POLULUI DE CREȘTERE CRAIOVA

In mii lei/mii euro la cursul 4.2523 lei/ euro din data de 20.09. 2010

Nr. Crt.	Denumirea capitolelor si 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 obtinerea si amenajarea terenului						
1.1	Obținerea terenului	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1.2	Amenajarea terenului	192.60	45.29	46.22	238.83	56.16
1.3	Amenajari pentru protectia mediului si	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 1		192.60	45.29	46.22	238.83	56.16
CAPITOLUL 2						
Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului		63.00	14.82	15.12	78.12	18.37
CAPITOLUL 3						
Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica						
3.1	Studii de teren	42.57	10.01	10.22	52.79	11.91
3.2	Taxe pentru obtinerea de avize, acorduri	2.15	0.51	0.52	2.67	0.63
3.3	Proiectare si inginerie	616.06	144.88	147.85	763.91	179.65
3.4	Organizarea procedurilor de achizitie	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3.5	Consultanta	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3.6	Asistenta tehnica	270.06	63.51	64.82	334.88	78.75
TOTAL CAPITOL 3		930.84	218.90	223.40	1 154.24	270.94
CAPITOLUL 4						
Cheltuieli pentru investitia de baza						
4.1	Constructii si instalatii	49 019.17	11 527.68	11 764.60	60 783.77	14 294.33
4.2	Montaj utilaj tehnologic	429.59	101.03	103.10	532.69	125.27
4.3	Utilaje, echipamente teh.si functionale cu montaj	3 771.13	886.84	905.07	4 676.20	1 099.69
4.4	Utilaje fara montaj si echipamente de transport	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4.5	Dotari	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4.6	Active necorporale	511.56	120.30	122.77	634.33	149.17
TOTAL CAPITOL 4		53 731.45	12 635.85	12 895.55	66 626.99	15 668.46
CAPITOLUL 5						
Alte cheltuieli						
5.1	Organizare de santier	576.63	135.60	138.39	715.02	168.15
5.1.1	Lucrari de constructii	359.66	84.58	86.32	445.98	104.88
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii de santier	216.97	51.02	52.07	269.04	63.27
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	651.90	153.31	0.00	651.90	153.31
5.3	Cheltuieli diverse si neprevazute	4 049.13	952.22	971.79	5 020.93	1 180.76
TOTAL CAPITOL 5		5 277.67	1 241.13	1 110.18	6 387.85	1 502.21

CAPITOLUL 6					
Cheltuieli pentru probe tehnologice si teste si predare la beneficiar					
6.1 Pregătirea personalului de exploatare	1.55	0.36	0.37	1.92	0.45
6.2 Probe tehnologice	2.05	0.48	0.49	2.54	0.57
TOTAL CAPITOL 6	3.60	0.85	0.86	4.46	1.03
TOTAL GENERAL	60 199.15	14 166.85	14 291.34	74 490.49	17 517.17
Din care C+M	60 064.01	11 773.40	12 015.36	62 079.38	14 599.01

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Emilian ȘTEFÎRȚĂ

