

HOTĂRÂREA NR.334

privind aprobarea proiectului (cererea de finanțare) „Reabilitarea infrastructurii rutiere pe relația Nord-Sud-Est a Polului de creștere Craiova, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova”

Consiliul Local al Municipiului Craiova întrunit în ședința ordinară din data de 25.08.2011;

Având în vedere raportul nr.121724/2011 al Direcției Elaborare și Implementare Proiecte prin care se propune aprobarea proiectului (cererea de finanțare) „Reabilitarea infrastructurii rutiere pe relația Nord-Sud-Est a Polului de creștere Craiova, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova” și rapoartele comisiilor de specialitate ale Consiliului Local al Municipiului Craiova nr.129, 131, 132, 133 și 134/2011;

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

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

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă proiectul (cererea de finanțare) „Reabilitarea infrastructurii rutiere pe relația Nord-Sud-Est a Polului de creștere Craiova, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova”, pentru solicitarea unei finanțări nerambursabile în cadrul Programului Operațional Regional 2007-2013, Axa prioritară 1, „Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor-poli de creștere”, domeniu major de intervenții-Planuri integrate de dezvoltare urbană”, prevăzut în anexa nr.1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Se aprobă valoarea totală a investiției identificată la art.1 în cuantum de 83.894.955 lei, inclusiv T.V.A., respectiv 19.814.117,52 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 și modernizare sistem rutier str.Bariara Vâlcii”,
- b) „Realizare și modernizare sistem rutier str.Râului (tronson cuprins între str.Breștei și bd.Nicolae Romanescu)”,
- c) „Reabilitare și modernizare str.Caracal”.

Art.4.. Cota de cofinanțare a proiectului prevăzut la art.1 va fi asigurată de Consiliul Local al Municipiului Craiova, după cum urmează:

- 1.329.807,72 lei, echivalentul a 314.070,93 euro, reprezentând contribuția proprie la cheltuielile eligibile, în procent de 2% din valoarea totală eligibilă a proiectului;
- 1.331,400 lei, echivalentul a 314.446,99 euro, reprezentând contribuția proprie la cheltuielile neeligibile;
- 16.097.969,28 lei, echivalentul a 3.801.981,36 euro, reprezentând T.V.A., din care:
 - 15.778.433,28 lei, echivalentul a 3.726.514,08 euro, reprezentând T.V.A. aferente cheltuielilor eligibile, care va fi rambursată de la bugetul de stat;
 - 319.536 lei, echivalentul a 75.467,28 euro, reprezentând T.V.A. aferent cheltuielilor neeligibile.

(1 euro = 4,2341 lei)

Art.5. Consiliul Local al Municipiului Craiova va asigura valoarea totală a cheltuielilor neeligibile, a cheltuielilor suplimentare (conexe) aferente proiectului, precum și resursele financiare necesare implementării optime a proiectului în condițiile rambursării ulterioare a cheltuielilor eligibile din instrumente structurale.

Art.6. Primarul Municipiului Craiova prin aparatul de specialitate: Serviciul Administrație Publică Locală, Direcția Elaborare și Implementare Proiecte și Direcția Economico-Financiară vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Constantin RĂDUCĂNOIU

CONTRASEMNEAZĂ,

SECRETAR,

Nicoleta MIULESCU

PROGRAMUL OPERATIONAL REGIONAL 2007-2013
Axa prioritara 1 „Sprijinirea dezvoltarii durabile a oraselor - poli urbani de crestere”
Domeniul de interventie 1.1. „Planuri integrate de dezvoltare urbana”
Sub-domeniul: Poli de crestere

Anexa nr.1 la Hotărârea NR.334/2011

FORMULARUL CERERII DE FINANTARE

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Constantin RĂDUCĂNOIU**

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

TITLUL PROIECTULUI:	REABILITAREA INFRASTRUCTURII RUTIERE PE RELAȚIA NORD - SUD - EST A POLULUI DE CREȘTERE CRAIOVA ÎN VEDEREA FLUIDIZĂRII TRAFICULUI ÎN ZONA METROPOLITANĂ CRAIOVA
---------------------	--

0. INFORMATII PRIVIND TIPUL ASISTENTEI FINANCIARE NERAMBURSABILE SOLICITATE

Fondul European de Dezvoltare Regionala (FEDR)

1. INFORMATII PRIVIND SOLICITANTUL

1.1. Solicitantul

Denumirea solicitantului	Unitatea Administrativ - Teritoriala Municipiul Craiova
Codul de inregistrare fiscala	4417214
Codul unic de inregistrare	-
Adresa sediului solicitantului	str. A. I. Cuza nr. 7, Craiova, Dolj, Romania
Email	consiliulocal@primariacraiova.ro
Tipul solicitantului	☒ unitate administrativ-teritoriala (autoritate a administratiei publice locale) din mediul urban ☐ parteneriat de unitati administrativ-teritoriale (autoritati ale administratiei publice locale)

<semnatura>

<stampila>

	☐ asociatie de dezvoltare intercomunitara
--	--

1.2. Reprezentantul legal al Solicitantului

Numele	Antonie Solomon
Functia	Primar
Numarul de telefon	+40.251.415.177
Numarul de fax	+40.251.411.561
Email	consiliulocal@primariacraiova.ro

1.3. Persoana de contact

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

1.4. 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. 411.561
Email	georgetachiciu@primariacraiova.ro

1.5. Banca/Trezoreria

Denumirea bancii (sucursalei)	Trezoreria Municipiului Craiova
Adresa bancii	Str. Mitropolit Firmilian, nr. 1, Craiova, Dolj

<semnatura>

<stampila>

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 Construirea unui pasaj supratran in vederea descon gestionarii 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 cod proiect: 24753	
Stadiul implementarii proiectului	PROIECT IN CURS DE IMPLEMENTARE, termen de finalizare: 2013
Obiectul proiectului	Obiectivul proiectului presupune modernizarea si dezvoltarea infrastructurii rutiere urbane si imbunatatirea accesibilitatii locale si regionale, a mobilitatii populatiei metropolitane, a bunurilor si serviciilor in vederea cresterii competitivitatii economice si dezvoltarii mediului de afaceri in cadrul Polului de crestere Craiova
Rezultate obtinute	pasaj denivelat supratran construit pe o lungime de 545 m 18.026 mp carosabil strazi modernizate 5.350 mp suprafata trotuare modernizate 1,338 km lungime cale simpla rulare tramvai nou creata 45 mp suprafata alveole pentru mijloace de transport in comun 37 stalpi retea electrica pentru tramvai 3050 ml marcaje rutiere orizontale realizate 12 treceri pentru pietoni amenajate 1373 ml retele de alimentarea cu apa si canalizare deviate 12 treceri de pietoni amenajate 6 semafoare vehicule amenajate 12 semafoare pietoni amenajate 2240 mp suprafata spatii verzi
Valoarea proiectului	Valoarea totala a proiectului este de 59.081.772,23 lei din care contributia proprie a solicitantului este de 1.029.799,53 lei iar asistenta financiara nerambursabila este de 46.720.693,17 lei

Sursa de finantare	surse externe nerambursabile (POR 2007-2013, Axa Prioritara 1), buget local Organizatia finantatoare: Comisia Europeana Autoritatea contractanta: Ministerul Dezvoltarii Regionale si Turismului
Titlul proiectului si nr. de referinta	Fluidizarea traficului rutier in municipiul Craiova, pe axa de transport est - vest, prin reabilitarea bvd. Decebal - Dacia Cod proiect 3065
Stadiul implementarii proiectului	PROIECT IN CURS DE IMPLEMENTARE, termen de finalizare: 2013
Obiectul proiectului	Obiectivul proiectului consta in fluidizarea traficului rutier in zona de nord a municipiului Craiova prin reabilitarea si modernizarea bulevardului Decebal - Dacia. Reabilitarea bvd. Decebal - Dacia este compusa din 4 tronsoane, respectiv: Tronsonul I: str. Caracal - str. Calea Bucuresti cu o lungime de 2.381 m; Tronsonul II: str. Calea Bucuresti - Gara, cu o lungime de 3.250 m; Tronsonul III: Gara - str. Amaradia cu o lungime de 1.910 m; Tronsonul IV: str. Amaradia - Calea Severinului, cu o lungime de 2.694 m (reabilitare carosabil, reabilitare trotuare, realizare locuri de parcare, introducere sistem monitorizare trafic)
Rezultate obtinute	10,235 km lungimea carosabilului reabilitat; 51.175 m suprafata trotuarelor reabilitate; 2.500 locuri de parcare realizate; 20 treceri de pietoni semaforizate pentru corelarea acestora in "unda verde"; 6 intersectii semaforizate nou create; 26 alveole de refugiu pentru statiile de autobuz si taxi infiintate; 11 benzi de preselectie si virare la dreapta in intersectiile bulevardului cu strazile adiacente; 40 rampe de acces nou create pentru persoanele cu dizabilitati; 820 m retele de utilitati deviate de-a lungul bulevardului; sistem de monitorizare trafic functional.
Valoarea proiectului	Valoare proiect: 43.972.608 lei echivalent a 12.563.602 euro Valoare finantare nerambursabila din FEDR este de 31950241,86 lei, valoare nerambursabila din bugetul national este de 4247720,02 lei iar cofinantarea beneficiarului este 738733,92 lei
Sursa de finantare	Sursa de finantare: surse externe nerambursabile (POR 2007-2013, Axa Prioritara 2), buget local Organizatia finantatoare: Comisia Europeana Autoritatea contractanta: Ministerul Dezvoltarii Regionale si Turismului

Titlul proiectului si nr. de referinta Centrul Multifunctional Craiova - Pavilion Central, cod proiect: 3766	
Stadiul implementarii proiectului	PROIECT IN CURS DE FINALIZARE, termen de finalizare: 2014
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	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 87.446.455,28 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

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, inclusiv a locuințelor sociale și îmbunătățirea serviciilor sociale

2.2. Localizarea proiectului

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

2.3. Descrierea proiectului

2.3.1 Obiectivele proiectului

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

- Imbunatatirea infrastructurii rutiere de transport in zona metropolitana Craiova ca urmare a modernizarii a 139.017 mp suprafata carosabila la finalizarea perioadei de implementare a proiectului;
- Reducerea cu 11,6%, a timpului de călătorie în oraș, la finalizarea perioadei de implementare a proiectului, datorită descongestionării si fluidizării traficului din zona de

Nord-Sud-Est, ce asigura mobilitatea catre zone economice importante ale polului de crestere;

- Cresterea cu 8% a numarului de persoane care vor utiliza mijloacele de transport in comun ca urmare a cresterii accesibilitatii si mobilitatii pe arterele rutiere vizate de proiect la un an de la finalizarea perioadei de implementare;

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

Unul dintre indicatorii de realizare imediata ai Axei prioritare 1 obtinut prin realizarea proiectului "Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Sud-Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova" este **suprafata de spatii publice modernizate de 206.238 mp** din care 139.017 mp suprafata carosabil, 48.041 mp trotuare si 11.020 mp piste de biciclisti, 7860 mp statii BUS, 300 mp statii taxi. De asemenea, prin modernizarea celor trei strazi in lungime totala de 10,737 Km si amenajarea a 26 statii de autobuz se asigura o infrastructura corespunzatoare pentru **rețeaua de transport public** (inclusiv posibilitatea extinderii acesteia prin reluarea unor trasee de autobuze in prezent blocate datorita infrastructurii deteriorate), acesta fiind un alt indicator de realizare imediata din cadrul Axei 1 POR.

Reabilitarea si modernizarea celor 3 strazi din zona de Nord-Sud-Est a municipiului va contribui la **imbunatatirea performantelor rețelei de transport locale si regionale** existente, in special prin **cresterea numarului de persoane care utilizeaza transportul in comun** fata de situatia actuala, reducerea costurilor de operare si numarul de accidente, si potential prin cresterea vitezei de deplasare. Prin urmare, Primaria Municipiului Craiova isi propune reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Sud-Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova si imbunatatirea accesibilitatii fortei de munca concentrata pe platforme industriale ale municipiului Craiova, ce utilizeaza mijloacele de transport in comun, dar si facilitarea accesului locuitorilor la bunuri, servicii si diverse activitati in relatia acestora cu zona adiacenta polului de crestere.

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

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

În același timp, proiectul este în concordanță cu **Strategia de Dezvoltare Regională 2007-2013 a Regiunii Sud-Vest Oltenia**, contribuind la realizarea **obiectivului specific Creșterea**

<semnatura>

<stampila>

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 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, în conformitate cu Directiva Consiliului nr. 96/62/CE privind evaluarea și gestionarea calității aerului înconjurator, având în vedere faptul că, respectând criteriile de clasificare impuse de Uniunea Europeană, pe teritoriul României, municipiul Craiova este inclus în cadrul Sistemului național de evaluare și gestionare integrată a calității aerului. Astfel, fluidizarea traficului rutier greu si usor, local si de tranzit din municipiul Craiova, reducerea timpului datorat stationarii la semafoare si reducerea timpului de transport pentru persoanele ce se deplaseaza cu mijloace de transport propriu sau in comun, va contribui la reducerea valorilor emisiilor de noxe in aerul inconjurator si astfel va imbunatatii calitatea aerului si a vietii locuitorilor municipiului Craiova.

2.3.2 Contextul proiectului

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

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

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

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

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

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

- la nord, comunele Isalnita, Almaj, Goiesti, Bradesti si orasul Filiasi;
- la sud, comunele Malu Mare, Podari, Tuglui, Teasc si Calopar;

- la vest, comunele Bucovat si Cotofenii din Dos;
- la est, comunele Carcea si Robanesti.

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

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

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

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

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

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

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

Populatia ocupata in perioada 2006-2007

Localitati din zona metropolitana	Nr. de angajati in 2006	Nr. de angajati in 2007
Craiova	96.834	104.188
Pielesti	285	349
Ghercesti	138	912

Simnicu de Sus	248	236
Mischi	82	82
Breasta	103	102

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

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

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

1) Zona cea mai densa in agenti economici, in general mari si mijlocii, cu un numar ridicat de personal angajat, este in estul municipiului. Se remarca profilul mecanic si electromecanic, a industriei alimentare (morarit-panificatie), tertiarul este bine dezvoltat prin agenti economici legati de transport, depozitare, comertul en gros si en detail, in mari magazine. Axa rutiera si feroviara, cu legaturi spre Bucuresti, ca si aeroportul Craiova, au favorizat aceasta concentrare industriala si de servicii.

2) Zona de nord, axata pe Calea Severinului, este mai fragmentata. Se remarca aici gruparea Isalnita cu profilul net industrial, respectiv termoenergie si chimie, o grupare pe raul Amaradia de la Simnicu de Sus, mai modesta, cu exploatare de petrol si gaze naturale, complex avicol, constructii si o grupare de nord-vest, comuna Cernele, axata pe materiale de constructii;

3) Gruparea vestica, mai restransa din cauza terenurilor mlastinoase din lunca Jiului, pe cuprinsul comunei Bucovat, axata pe industria usoara - pielarie, tricotaje si confectii.

4) O grupare sudica, favorizata de caile ferata si rutiera spre Calafat, aflata in sudul municipiului Craiova si in comuna Podari. Profilul este industrie usoara alimentara - zahar, ulei - si textila, ca si unitati de service auto.

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

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

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

- drumuri comunale: 120,6 km (20,4 % din lungimea totala a drumurilor comunale - 591 km - din cadrul judetului Dolj).

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

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

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

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

2.3.3. Justificarea necesitatii implementarii proiectului

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

Polul de crestere Craiova poseda un important potential de pozitie, datorita situarii sale pe traseul celor mai importante cai de transport (atat rutiere cat si feroviare), ce asigura legatura dintre Capitala si vestul tarii, a arealului carpatic cu spatiul balcanic. Craiova detine poate cel mai pregnant "loc central" dintre toate marile centre urbane ale tarii. In acest context, au fost definite in cadrul Planului Integrat de Dezvoltare Urbana 6 obiective strategice ce vor contribui la cresterea accesibilitatii inspre si dinspre Polul de crestere Craiova, cresterea competitivitatii economice si dezvoltarea mediului de afaceri al Polului de crestere Craiova, asigurarea unor servicii publice de calitate in Zona Metropolitana Craiova, cresterea calitatii vietii locuitorilor polului de crestere Craiova si imbunatatirea infrastructurii de transport locale ce va conduce la dezvoltarea infrastructurii regionale si nationale de transport.

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

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

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

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

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

1. crearea de facilitati si premise de dezvoltare ale mediului de afaceri prin reabilitarea de strazi cu grad mare de uzura care asigura legatura polului cu principalele artere rutiere nationale si europene;

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

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

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

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

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

RETEAUA DE TRANSPORT PUBLIC - CARACTERISTICI

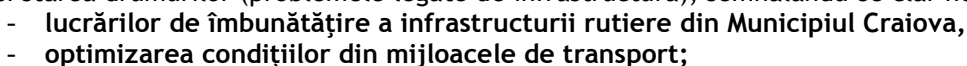
Transportul public de călători în Municipiul Craiova, este asigurat în prezent de doi operatori. Operatorul principal este RAT Craiova, care dispune ca mijloc principal de transport, de o rețea de linii de tramvai, completată cu o rețea de linii de autobuze. Operatorul secundar este firma SC Frații Bacriz,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

Indicatori* ai activității de transport în comun

	Tramvaie	Autobuze
Lungimea rețelei de transport	34,4 km cale simplă	20 km traseu (inclusiv Bacriz)
Parcul inventar din dotare	37 buc	142 buc. autobuze medii 44 buc. microbuze
Numărul de călători transportați anual	24.580.100 călători	46.560.700 călători
Numărul de călători transportați în luna de vârf	2.384.270 călători	4.555.188 călători

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

102 TERMO - Pasaj Electroputere - Daewoo



- **resistematizarea și reamenajarea rețelei rutiere din oraș prin crearea de rute ocolitoare centrului orasului pentru a preîntâmpina aglomerările produse la orele de vârf;**
- demararea unor campanii susținute de sensibilizare a participanților la trafic în vederea adoptării unui compartament de trafic rutier în siguranță;
- mărirea frecvenței de succedare a mijloacelor de transport în comun;
- executarea de lucrări de reamenajare și modernizare a rețelei carosabile din oraș;
- suplimentarea numărului de locuri de parcare;
- introducerea de noi linii de transport în comun, pe traseele mai aglomerate;
- condițiile de călătorie din autobuze;
- lipsa adăposturilor în stațiile de autobuz.

Astfel, reiese în mod evident necesitatea reabilitării și modernizării infrastructurii rutiere din cadrul municipiului Craiova, respectiv a realizării proiectului **„Reabilitarea Reabilitarea infrastructurii rutiere pe relația Nord-Sud-Est a Polului de Creștere Craiova în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova”** care va asigura mobilitatea populației și a forței de muncă, va crește numărul utilizatorilor mijloacelor de transport în comun, va reduce timpul de călătorie în oraș și va avea un impact pozitiv asupra mediului înconjurător prin reducerea emisiilor de noxe.

Dintre cele 16 linii de autobuze, pe cele 3 străzi ce fac obiectul investiției de față și anume: str. Raului, str. Bariera Valcii, str. Caracal, se derulează 8 trasee de autobuz, după cum urmează:

- Str. Raului: traseul 4R
- Str. Bariera Valcii: traseele 23 și 17
- Str. Caracal: traseele 5b, 3, 1R, 2R și 25

Str. Raului

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

Str. Bariera Valcii

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

Traseul 17 se desfășoară pe ruta Gara-Simnic-Gara. Acest traseu are un număr de 10 stații și strabate una dintre cele mai aglomerate zone ale orașului, cu importanța majoră ca și nod pentru transportul public de persoane. De asemenea, este important de reținut faptul că Gara Craiova asigură și numeroase variante de legătură cu celelalte trasee de autobuze ale orașului.

Str. Caracal

Traseul 5b se desfasoara pe urmatorul traseu: Fantana Popova - ANL Parc - Caracal - Piata Centrala si retur, asigurand legatura intre Gara Craiova - un punct de mare importanta pentru cetatenii orasului si in acelasi timp un nod pentru transportul public de persoane, care asigura numeroase variante de legatura cu celelalte trasee de autobuze din municipiu si Complexul Comercial Banie, de asemenea o zona intens circulata si avand un numar de 33 de statii.

Traseul 3 se desfasoara pe ruta Craiova (Posta) - Oltet - Banie (MAT SA), avand un numar de 30 de statii. Acest traseu asigura legatura intre puncte cu un grad ridicat de aglomeratie ale orasului, respectiv zona Postei din Cartierul Craiova, unul dintre cele mai mari cartiere ale municipiului si zona Banie, punct de interes comercial pentru multi din locuitorii orasului. Cele mai aglomerate statii ale acestui traseu sunt cele de la Universitate, Liceul Energetic, Posta, MAT SA.

Traseul rapid 1R este unul dintre cele 3 trasee rapide de autobuz, desfasurandu-se pe ruta Craiova Noua (statia 15) - Banie - Parc - Craiova Noua, avand un numar de 32 de statii. Acest traseu este unul din traseele cu cel mai ridicat flux de calatori, parcurgand unele din cele mai aglomerate puncte din oras: Gara, Parcul Nicolae Romanescu, Pasajul Electroputere. Conform studiului privind fluxul de calatori de la nivelul municipiului Craiova, realizat de catre Institutul de Cercetari in transporturi - Incertrans SA, aceasta linie transporta 1.193 calatori/ora.

Traseul rapid 2R, se desfasoara pe ruta Craiova Noua (Craiovesti) - Parc - Banie - Craiova Noua, avand 35 de statii. Cele mai importante si aglomerate statii de pe aceasta ruta sunt: Gara, Pasajul Electro, MAT SA, Banie, Parc si Spitalul nr. 1. Conform studiului privind fluxul de calatori de la nivelul municipiului Craiova, aceasta linie transporta 1.032 calatori/ora.

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

PROFIL ECONOMIC SI INDUSTRIAL

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

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

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

Zona se evidentiaza prin existenta Aeroportului International, in curs de dezvoltare si extindere, cu zone de cargo si logistice ce va avea un impact important asupra intregii zone prin prisma dezvoltarii economico-sociale si a infrastructurii reliefate si prin investitiile propuse conform planurilor anexate. La sustinerea necesitatilor de dezvoltare a zonei contribuie si Parcul Industrial si

cele doua incubatoare de afaceri aflate in zona cat si zonele de comert (Supermarket Selgros, Metro).

Zona este de asemenea puternic avantajata de prezenta in partea de Sud-Est a Uzinelor Ford, o investitie strategica extrem de importanta, avand in vedere ca vor deveni un motor al dezvoltarii economice a polului de crestere, al cresterii calitatii vietii si fortei de munca, generand astfel dezvoltarea de industrii orizontale.

Disfunctionalitati in cadrul zonei de interventie Sud - Est

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

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.

In contextul proiectului de fata, aceasta zona prezinta un interes mai scazut, avand in vedere faptul ca cele 3 strazi propuse spre reabilitare si modernizare, ofera cai de acces direct catre:

- **str. Bariera Valcii** catre Termocentrala CET II, ce reprezinta industria energetica si catre platforma petroliera;
- **str. Caracal** catre platforma de Sud-Est, identificata si caracterizata mai sus;
- **str. Raului** catre o zona caracterizata printr-o industrie usoara, de servicii si reparatii auto dar si de existenta viitorului Centru Multifunctional Craiova, centru expozitional si de afaceri.

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

nevoi expozitionale si de promovare ale mediului de afaceri local si crearea de noi locuri noi de munca pentru polul de crestere Craiova.

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

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

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

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

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

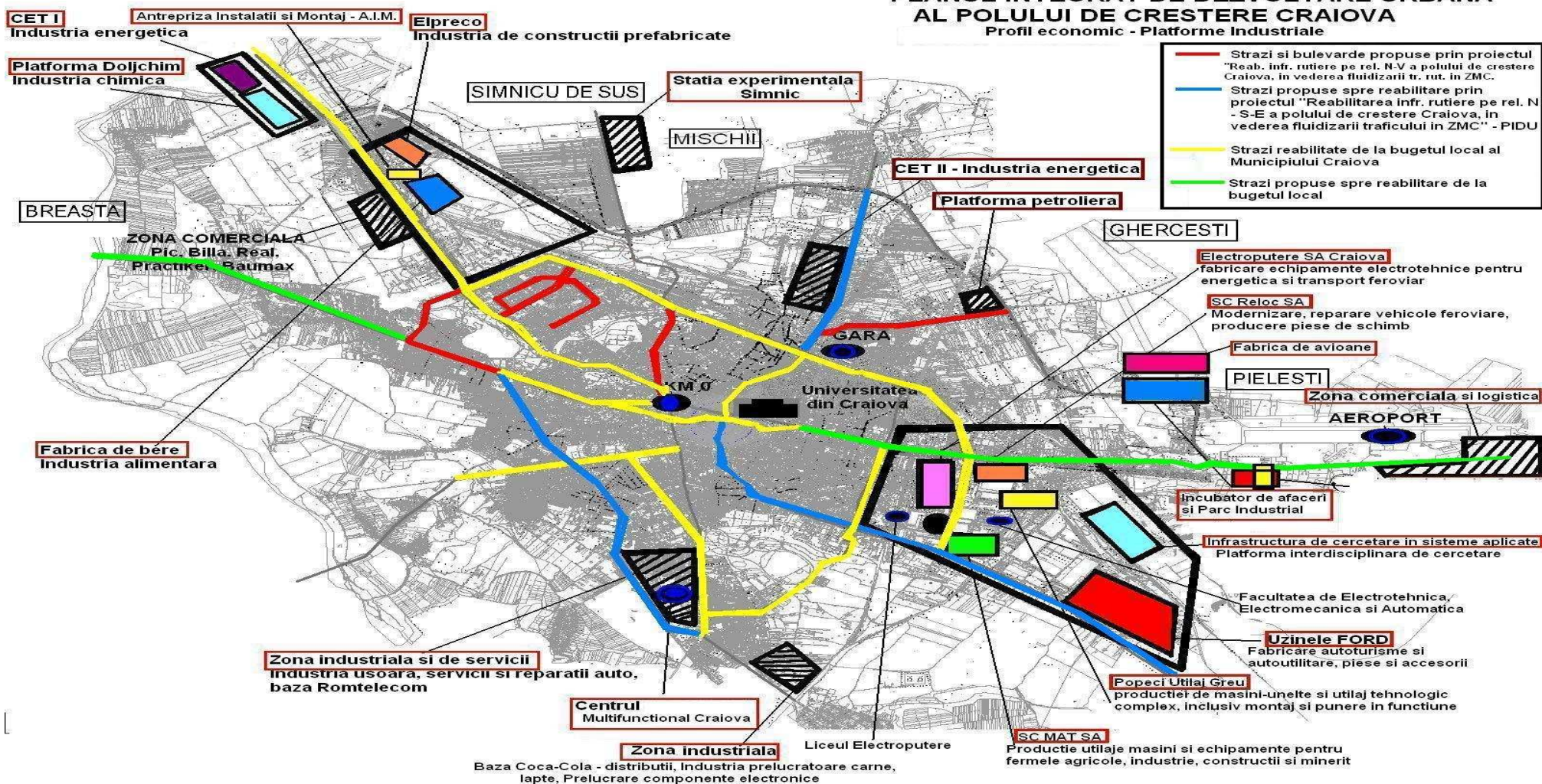
Aceste 3 investitii se vor realiza langa Centrul Multifunctional Craiova, si vor contribui la dezvoltarea economica a acestei zone, accesul rutier capatand in acest context, o importanta vitala atat pentru mediul de afaceri cat si pentru forta de munca angajata in aceasta zona.

Ghidul Solicitantului

Formular standard B - Cerere de finantare proiect

PLANUL INTEGRAT DE DEZVOLTARE URBANA AL POLULUI DE CRESTERE CRAIOVA

Profil economic - Platforme Industriale



<semnatura>

<stampila>

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

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

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

Cele trei strazi ce fac obiectul proiectului, respectiv str. Bariera Valcii, str. Caracal si str. Raului, isi gasesc amplasamentul in partea de Nord-Sud-Est a orasului si favorizeaza legaturi cu cele mai importante artere rutiere ale municipiului asigurând accesul la platformele industriale, respectiv:

1. Str. Bariera Valcii - se afla in imediata apropiere a Garii CFR si a autogarii, si face legatura directa cu Bvd. Dacia si Bvd. Decebal (ce leaga impreuna cu bvd. Decebal cele doua platforme industriale si actioneaza ca o centura in zona de Nord, preluand o mare parte din traficul greu si din transportul public cu autobuzul). De asemenea, ofera cale de acces pentru locuitorii cartierului Bariera Valcii si in exteriorul municipiului catre locuitorii comunelor Mischii si Ghercesti (comune ce fac parte din cadrul Zonei Metropolitane Craiova). Intr-un context mai larg, strada face legatura cu DN 65C catre orasul Ramnicu-Valcea. Din punct de vedere al accesului catre platformele industriale, aceasta face legatura cu str. Toamnei (strada ce urmeaza a fi reabilitata printr-un alt proiect PID PC) ce asigura calea de acces catre Platforma petroliera si ofera acces direct catre Termocentrala CET II.

2. Str. Caracal - strada se intretaie cu Bvd. Decebal si strabate intreaga platforma industrială de Sud-Est, reprezentand pentru agentii economici amplasati in zona o artera rutiera economica importanta pentru descarcarea si transportul marfurilor dar si pentru forta de munca angajata. Artera avantajeaza de asemenea, accesul direct cu DN 6 catre orasele Caracal si Alexandria.

3. Str. Raului - str. Pelendava si str. Brestei impreuna cu str. Raului si str. Potelu, fac parte dintr-un inel interior al municipiului ce colecteaza traficul provenind din sudul tarii - de pe drumurile nationale DN 55 si DN 56 - si il dirijeaza spre latura vestica a orasului, pe drumul european E 70, conectand apoi regiunea cu Timisoara, un alt oras foarte important al tarii. Necesitatea reabilitarii si finalizarii acestui inel rutier a fost identificata si in cadrul Strategiei de Dezvoltare Craiova, doar o singura strada dintre cele 4 fiind deja reabilitata de la bugetul local si anume str. Potelu. Strada Raului ofera cale de acces catre Centrul Multifunctional Craiova, proiect depus in cadrul POR 2007 - 2013, Axa 4 "Sprijinirea dezvoltarii mediului de afaceri regional si local" si aprobat de catre Ministerul Dezvoltarii Regionale si Turismului, ce vizeaza dezvoltarea mediului de afaceri din Zona metropolitana Craiova si din intregul judet.

In cadrul proiectului de fata, **Bvd. Decebal si Bvd. Dacia** reprezinta artere rutiere extrem de importante, in contextul in care acestea se intersecteaza cu 2 din cele 3 strazi propuse spre reabilitare.

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

zona centrala a orasului pentru o parte din vehiculele usoare ce tranziteaza in prezent centrul municipiului.

Un alt aspect important referitor la bvd. Decebal - Dacia este faptul ca acesta face parte din reseaua 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), bvd. Decebal si bvd. Dacia deservesc nu doar transportul public local ci si transportul public judetean si national, facand parte astfel si din reseaua judeteana si nationala de transport persoane.

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

PROIECTE CORELATE CU INVESTITIA DE FATA

In acord cu PID PC, la atingerea Obiectivului 2 - Cresterea competitivitatii economice pe termen lung si sprijin pentru dezvoltarea mediului de afaceri in zona metropolitana, vor contribui alte 4 proiecte care, prin realizarea si amplasarea lor pe cele mai importante artere rutiere ale municipiului, se inter-relatiioneaza si conduc impreuna la modernizarea infrastructurii de transport si fluidizarea traficului rutier:

- „Reabilitarea infrastructurii rutiere pe relatia Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova”, proiect ce presupune imbunatatirea infrastructurii rutiere si fluidizarea traficului de persoane si marfuri prin reabilitarea si modernizarea sistemului rutier bvd. Olteniei, str. Toamnei bvd. Tineretului, str. Amaradia, str. Brestei si str. Pelendava;
- „Construirea unui pasaj suprateran in vederea descongestionarii traficului rutier in Zona Metropolitana Craiova”;
- „Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier in Zona Metropolitana Craiova”;
- „Modernizarea infrastructurii de transport in comun pentru fluidizarea traficului fortei de munca intre cele 2 platforme industriale ale Polului de crestere Craiova”.

1. Proiectul **„Reabilitarea infrastructurii rutiere pe relatia Nord-Vest a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova”** presupune imbunatatirea mobilitatii populatiei in general si a fortei de munca, catre zonele industriale ale polului de crestere Craiova, ce concentreaza cei mai numerosi si importanti agenti economici din zona metropolitana. De asemenea, prin modernizarea celor sase strazi in lungime totala de 8,054 Km si amenajarea a 14 statii de autobuz se asigura o infrastructura corespunzatoare pentru reseaua de transport public (inclusiv posibilitatea extinderii acesteia prin reluarea unor trasee de autobuze in prezent blocate datorita infrastructurii deteriorate).

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

3. Proiectul **„Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier in Zona Metropolitana Craiova”** vizeaza cresterea mobilitatii populatiei si persoanelor aflate in

tranzit cat si fluidizarea traficului de marfuri si capital pe relatia Nord-Sud a municipiului, a doua axa de transport importanta pentru dezvoltarea economica a zonei metropolitane Craiova. Aceasta axa de transport, respectiv B-dul Carol I, str. Aries, str. Al. Macedonski, Calea Unirii si str. Nicolae Romanescu, leaga doua tipuri de transport cu puternic impact economic asupra zonei metropolitane si anume transportul feroviar si cel naval. Astfel, la Nord se afla Gara Craiova iar la Sud, artera facilitand accesul catre DN 55 Craiova - Bechet si DN 56 Calafat - Vidin, cele doua puncte de granita spre Bulgaria.

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

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

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

Masurile propuse in cadrul proiectului vor fi sustinute prin achizitionarea de piese - motoare diesel pentru adaptarea biodiesel a autobuzelor RAT conform cerintelor si recomandarilor Uniunii Europene, choppere pentru un numar total de noua tramvaie cu scopul reducerii consumului de energie electrica cu aproximativ 40%, e-ticketing si panouri electrice ce vor contribui la fluidizarea traficului, optimizarea traseelor RAT, imbunatatirea serviciului de transport public, informarea calatorilor in timp real si scaderea numarului de calatori fraudulosi.

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

Reprezentand una dintre cele mai importante investitii din ultimii ani din cadrul polului de crestere Craiova, Uzinele Ford au devenit in acest moment un motor al dezvoltarii economice prin industria pe orizontala pe care o induce, al cresterii calitatii vietii si fortei de munca, al dezvoltarii sociale prin reducerea somajului si al mediului de afaceri prin contractele multiple ce se vor incheia

la nivel regional si al zonei metropolitane. In aceste conditii, reabilitarea si modernizarea infrastructurii rutiere in vederea fluidizarii traficului de marfuri si persoane devine un factor de importanta maxima pentru dezvoltarea polului de crestere si un sprijin pentru investitia Ford.

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

2.3.4 Potentialii beneficiari ai proiectului

Grup tinta:

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

Beneficiari directi:

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

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

Operatorii de mijloace de transport public in comun/persoane ce utilizeaza mijloace de transport public in comun. Cele 3 strazi si bulevarde ce fac obiectul investitiei de fata si anume: str. Caracal, str. Raului si str. Bariera Valcii, sunt circulate de 8 trasee de autobuz, respectiv Str. Raului: traseul 4R, Str. Bariera Valcii: traseele 23 si 17, Str. Caracal: traseele 5b, 3, 1R, 2R si 25. Acestea deservesc un numar ridicat de calatori, dat fiind faptul ca printre statiile acestor trasee se numara puncte importante pentru municipiu respectiv: Gara, Brazda - Oltet - Selgros, Pasajul Electro, MAT SA, Banie, Parc - Craiova Noua si Spitalul nr. 1, reiese ca fiecare traseu dintre cele 9 identificate mai sus, transporta in medie 1.000 calatori/ora.

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

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

Beneficiari indirecti:

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

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

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

2.3.5 Activitatile proiectului

A. ACTIVITATI DESFASURATE INAINTE DE DEPUNEREA CERERII DE FINANTARE

1. Elaborare documentatii de proiectare

In conformitate cu prevederile OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare, Municipiul Craiova, în calitate de autoritate contractantă, a efectuat toate etapele procesului de achiziție publică pentru atribuirea contractelor de servicii pentru elaborarea expertizelor tehnice, documentatiilor de avizare a lucrarilor de interventii, studiilor de trafic, ACB, PT + PAC + DDE pentru reabilitarea celor 3 strazi din zona de Nord-Est a municipiului Craiova.

Astfel, dupa ce au fost alocate fondurile necesare prin bugetul local de venituri si cheltuieli pe anul 2008, contractul de proiectare pentru expertiza tehnica si DALI „Reabilitare si modernizare str. Caracal” a fost cuprins in Programul anual al achizitiilor publice si s-a atribuit prin cerere de oferta, conform prevederilor art. 124 alin 1 din OUG 34/2006. Serviciile au fost prestate in termenul si conditiile impuse prin contractul de proiectare nr. 169136/2008 incheiat cu S.C. PROIECT CRAIOVA S.A.

In cursul anului 2009 au fost alocate fondurile in bugetul local de venituri si cheltuieli pentru servicii de elaborare studiu de trafic, ACB, PT + PAC + DDE „Reabilitare si modernizare str. Caracal” si elaborare expertiza tehnica, DALI, studiu de trafic, ACB, PT + PAC + DDE „Reabilitare si modernizare sistem rutier str. Bariera Valcii” si „Reabilitare si modernizare str. Raului (tronson cuprins intre str. Brestei si bd. N. Romanescu)”. S-au incheiat urmatoarele contracte de achizitie publica: contractul de servicii nr. 164331/28.12.2009 cu S.C. PROIECT S.A. pentru proiectare lotul I: expertiza tehnica, DALI, studiu de trafic, ACB, PT + PAC + DDE „Reabilitare si modernizare sistem rutier str. Bariera Valcii” in valoare totala de 86400 lei la care se adauga TVA, contractul de servicii nr. 164332/28.12.2009 cu S.C. PROIECT S.A. pentru proiectare lotul II: expertiza tehnica, DALI, studiu de trafic, ACB, PT + PAC + DDE „Reabilitare si modernizare sistem rutier str. Raului (tronson cuprins intre str. Brestei si bd. N. Romanescu)” in valoare totala de 103000 lei la care se adauga TVA, contractul de servicii nr. 164333/28.12.2009 cu S.C. PROIECT S.A. pentru proiectare lotul III: studiu de trafic, ACB, PT + PAC + DDE „Reabilitare si modernizare str. Caracal” in valoare totala de 62400 lei la care se adauga TVA. Prețul contractelor nu a fost achitat pana la data de 01.07.2010, 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, prin urmare cota de TVA s-a majorat de la 19% la 24%.

In conformitate cu prevederile OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achizitie 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.

Serviciile au fost receptionate, verificate și avizate în conditiile legii. Din analiza privind conformitatea proiectului tehnic, a detaliilor de executie si a listelor de cantitati pentru **“Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Sud - Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova”** față de cerințele impuse prin documentatia de atribuire, au fost solicitate proiectantului o serie de clarificari si completari la documentatia tehnica.

1.2 Obținere CU avize, acorduri

Planul Urbanistic General al municipiului Craiova propune modificari importante in trama stradala existenta, prin deschiderea de noi artere de circulatie, largirea unor strazi existente si realizarea a doua pasaje, unul suprateran si unul subteran, acordand astfel prioritate arterelor de importanta majora. In conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, in vederea intocmirii documentatiei tehnice pentru autorizarea executarii lucrarilor de construire - D.T.A.C., au fost emise certificate de urbanism pentru fiecare din cele 3 strazi. Prin fiecare Certificat de urbanism au fost mentionate elementele privind regimul juridic, economic și tehnic al amplasamentului lucrarilor de interventie propuse, cerințele urbanistice care urmează să fie îndeplinite, precum și lista cuprinzând avizele și acordurile legale, necesare în vederea autorizării.

Ca urmare, au fost depuse documentatii specifice si au fost obtinute toate avizele si acordurile de la detinatorii de utilitati (RA Termoficare Craiova, Romtelecom S.A., Complexul Energetic Craiova, Compania de Apa Oltenia SA, SC Distrigaz Sud SA), si avizul Politiei Rutiere a Municipiului Craiova.

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 sectiunii III - Reguli precontractuale din Ghidul solicitantului.

Autorizația de construire constituie actul de autoritate al administrației publice locale pe baza căruia se asigură aplicarea măsurilor prevăzute de lege referitoare la amplasarea, proiectarea, executarea și funcționarea construcțiilor. Documentația depusa în vederea emiterii autorizației de construire este compusă, pe lângă cererea pentru emiterea autorizației de construire, completată cu elementele de identificare și datele tehnice conform D.T.A.C., din urmatoarele următoarele documente:

- a) certificatul de urbanism (în copie);
- b) actul doveditor al titlului de proprietate, respectiv extras din HG 965/2002 privind atestarea domeniului public al județului Dolj; de asemenea în 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

B. ACTIVITATI DESFASURATE DUPA SEMNAREA CONTRACTULUI DE FINANTARE

2. Monitorizarea implementarii proiectului

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

Calendarul de monitorizare va cuprinde:

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

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

- respectarea tuturor prevederilor contractului de finanțare;
- implementarea proiectului cu maximum de profesionalism, eficiență și eficacitate în conformitate cu obligațiile asumate prin contractul de finanțare precum și cu respectarea legislației naționale și comunitare în vigoare;
- utilizarea finanțării numai în scopul realizării proiectului propus prin prezenta cerere de finanțare;
- selecția riguroasă a contractoriilor cu care se vor semna contracte de servicii si lucrari;
- întocmirea și transmiterea către Organismul intermediar/Autoritatea de management, în termenele stabilite, de cereri de prefinantare/rambursare precum si rapoarte de progres, la care vor fi atașate documentele justificative solicitate;
- transmiterea la Organismul intermediar/Autoritatea de management de notificări pentru orice modificare față de termenii inițiali ai contractului și propuneri privind încheierea de acte adiționale la contractul de finanțare numai în cazuri bine justificate;
- furnizarea tuturor informațiilor de natură administrativă, tehnică sau financiară legate de proiect și documentele solicitate de către Organismul intermediar, Autoritatea de management, Autoritatea de certificare si plata, Autoritatea de audit, Comisia Europeană sau orice alt organism abilitat;
- respectarea tuturor măsurilor de informare și publicitate, așa cum sunt ele prevăzute în contractul de finanțare și în Manualul de identitate vizuală Regio;
- indeplinirea tuturor măsurilor și respectarea recomandărilor primite din partea Autorității de management/Organismului intermediar astfel încât să prevină/corecteze orice tip de neregulă detectată.

3. Informare si publicitate

3.1. Comunicate de presa

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

Atat dupa semnarea contractului de finantare cat si la finalizarea activitatilor cuprinse in proiect se vor elabora machetele pentru comunicatele de presa care vor fi transmise la OI - ADR SV

<semnatura>

<stampila>

Oltenia pentru avizare iar după primirea avizului, fiecare din cele două comunicate va fi transmis pentru publicare într-un ziar local.

Alături de activitățile de informare și publicitate cuprinse în bugetul proiectului Primăria Municipiului Craiova a acționat permanent în ideea mediatizării și transparenței în ceea ce privesc inițiativele sale de dezvoltare. Astfel, proiectul a fost identificat în urma stabilirii obiectivelor strategice din cadrul Planului Integrat de Dezvoltare pentru Polul de Creștere Craiova, în elaborarea căruia au fost consultați toți factorii responsabili din cadrul arealului metropolitan pentru a asigura transparența actului de elaborare a acestui document programatic. Investiția privind reabilitarea celor 3 străzi a fost mediatizată și în cadrul sedințelor ordinare prin care Consiliul Local al Municipiului Craiova a aprobat atât studiile de Fezabilitate cât și Cererea de finanțare aferentă investiției menționate mai sus. Sedințele ordinare sunt deschise publicului iar Ordinea de zi a ședinței consiliului local se aduce la cunoștință locuitorilor orașului prin mass-media sau prin orice alt mijloc de publicitate. Activitățile de informare și publicitate referitoare la acest proiect vor continua și după depunerea proiectului prin conferințe de presă, comunicate de presă, articole și informații privind stadiul implementării proiectului în mass-media locală și pe site-ul Primăriei Municipiului Craiova, modernizarea infrastructurii rutiere fiind o preocupare constantă pentru municipalitate.

3.2. Achiziție și 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 **prevăzute 3 panouri temporare și 3 plăci permanente**. Panourile temporare vor fi amplasate la extremitatea fiecărei străzi, odată cu începerea lucrărilor și vor fi menținute pe întreaga perioadă de execuție. Plăcile permanente vor fi montate în locul panourilor temporale în termen de șase luni de la finalizarea lucrărilor de reabilitare cuprinse în proiect.

Valoarea estimată pentru achiziția și montarea panourilor necesare asigurării vizibilității proiectului este de 18.000 lei exclusiv TVA, valoare stabilită 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 125.000 euro, exclusiv TVA, în conformitate cu prevederile art. 124 din OUG 34/2006, aceasta activitate se va contracta prin procedura de cerere de oferte.

Procedura de achiziție va demara în **luna a șasea a proiectului** și va fi corelată cu derularea procedurii de achiziție a execuției lucrărilor astfel încât în **luna a opta a proiectului**, odată cu semnarea contractului de execuție a lucrărilor și transmiterea ordinului de începere a lucrărilor, contractul privind achiziția panourilor să fie încheiat și panourile temporare să fie amplasate la locurile de implementare a proiectului, respectiv extremitățile celor șase străzi ce se vor reabilita.

De asemenea, după finalizarea lucrărilor de reabilitare a celor șase străzi, depunerea cererii de rambursare finală și obținerea plății finale, în **Luna 4, anul 3** (luna 28) a proiectului se vor monta plăcile permanente.

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

Informațiile obligatorii pe care trebuie să le conțină, dimensiunile minime ale panourilor și plăcilor, dimensiunea fontului, specificațiile tehnice pentru fiecare panou temporar și placă permanentă vor fi cele indicate în Manualul de Identitate Vizuală pentru Regio - Programul

Operațional Regional, lansarea comenzii pentru executia lor fiind conditionata de primirea avizului din partea OI - ADR SV Oltenia.

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.

4. Urmărirea executiei lucrarilor prin diriginti de santier

4.1 Achizitie servicii dirigenție de santier

Valoarea estimată pentru activitatea de supervizare a lucrărilor prin dirigenți de santier este de **315.888 lei exclusiv TVA**, respectiv 74605,70 Euro și a fost stabilită prin Devizul General centralizator al celor trei obiective de investitii, cap. Asistență tehnică. Desi valoarea estimată pentru aceste servicii este sub limita de 125.000 euro, prevazuta de art. 124 din OUG 34/2006 pentru procedura de cerere de oferte, avand in vedere ca la momentul elaborarii prezentei cereri de finantare nu se poate aprecia valoarea maxima a contractelor de servicii similare pentru anul 2011 (preconizat pentru demararea procedurii de achizitie) in conformitate cu prevederile art. 20 alin 1 din OUG 34/2006, contractul de servicii se va atribui prin aplicarea procedurii de **licitație deschisă**. Procedura se va iniția prin transmiterea spre publicare în SEAP a anuntului de participare și a documentației de atribuire.

Procedura de achizitie este planificata a se derula in **doua luni calendaristice**; aceasta va demara in **luna a doua a proiectului** si se va finaliza in **luna a opta** a proiectului fiind planificata astfel incat sa fie finalizata in paralel cu procedura de achizitie a lucrarilor. In cazul in care procedura de achizitie se va derula intr-un termen mai mic decat cel planificat, contractul de servicii de supervizare a lucrărilor va intra in vigoare odata cu inceperea lucrarilor.

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

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

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

Ca urmare, se vor stabili ofertele inacceptabile sau neconforme precum și ofertele admisibile. Din cadrul ofertelor declarate admisibile, după aplicarea criteriului de atribuire, astfel cum a fost prevăzut în documentația de atribuire se va stabili oferta câștigătoare și se va elabora raportul procedurii de atribuire.

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

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

4.2. Prestare servicii de dirigentie santier

Prin Legea nr. 10/1995 privind calitatea in constructii este instituit sistemul calitatii 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 Primariei 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. Dirigințele de santier este unul din factorii importanti care contribuie la realizarea lucrarilor cu respectarea cerintelor de calitate si incadrarea in valorile stabilite in contractul de executie.

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

Atribuțiile dirigintelui de șantier vor fi menționate în contract, și vor cuprinde cerintele menționate în Ordinul ISC nr. 154/2010 pentru aprobarea Procedurii de autorizare a diriginților de șantier:

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

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

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

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

5. Contractarea și execuția lucrărilor

5.1 Contractarea lucrărilor

In conformitate cu prevederile OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare, Municipiul Craiova prin aparatul de specialitate, în calitate de autoritate contractantă, va efectua toate etapele procesului de achiziție publică, dupa parcurgerea carora se vor finaliza lucrarile pentru obiectivele de investitii aferente proiectului **“Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Sud - Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova”**, ca urmare a atribuirii contractului de achiziție publică.

Valoarea estimată a lucrărilor conform devizul general centralizator, cu exceptia lucrarilor de deviere a retelelor electrice, este de 59.475.791 lei exclusiv TVA, reprezentând 14.046.855,53 Euro iar in conformitate cu prevederile art. 20 alin 1 din OUG 34/2006, contractul de lucrări se va atribui prin aplicarea procedurii de licitație deschisă.

De asemenea, lucrarile de deviere a rețelei electrice de pe str. Bariera Vâlcii se vor executa prin operatorul de retea, S.C. CEZ DISTRIBUTIE S.A. in conformitate cu prevederile Legii energiei electrice 13/2007 si HGR 90/2008. Conform reglementarilor in vigoare operatorul de retea solutioneaza toate problemele legate de rețeaua electrica, cu ajutorul personalului propriu sau atribuie contractul de achizitie publica pentru executare lucrari unui operator economic atestat. Astfel, dupa semnarea contractului de finantare, valoarea de 1.331.400 lei la care se adauga TVA se va vira S.C. CEZ DISTRIBUTIE S.A.

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

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;
- cerințele minime de calificare, precum și documentele care urmează să fie prezentate de ofertanți pentru dovedirea îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție;
- caietul de sarcini respectiv Proiectul tehnic piese scrise și desenate, Caiete de sarcini pe specialitati și 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 stabilită în funcție de complexitatea contractului și/sau de cerințele specifice, astfel încât operatorii economici interesați să beneficieze de un interval de timp adecvat și suficient pentru elaborarea ofertelor și pentru pregătirea documentelor de calificare care sunt solicitate prin documentația de atribuire. În aceasta perioadă operatorii economici pot solicita clarificări, carora li se va răspunde, în mod clar, complet și fără ambiguități, cât mai repede posibil, într-o perioadă care nu va depăși 3 zile lucrătoare de la primirea unei astfel de solicitări. Răspunsurile, însoțite de întrebările aferente, vor fi transmise către toți operatorii economici care au obținut documentația de atribuire, luând măsuri pentru a nu dezvălui identitatea celui care a solicitat clarificările respective precum și a celorlalți participanți la procedura de atribuire.

Comisia pentru evaluarea ofertelor va avea următoarele atribuțiuni:

- deschiderea ofertelor la data și locul indicate în anunțul de participare; cu aceasta ocazie se va întocmi un proces-verbal de deschidere, conform prevederilor legale, semnat atât de membrii comisiei, cât și de reprezentanții ofertanților prezenți la deschiderea ofertelor;
- verificarea îndeplinirii criteriilor de calificare de către ofertanți conform cerințelor din documentația de atribuire; și a propunerilor tehnice prezentate de ofertanți, din punctul de vedere al modului în care acestea corespund cerințelor minime din caietul de sarcini;
- verificarea propunerilor financiare prezentate de ofertanți, din punctul de vedere al încadrării în valoarea indicatorilor tehnico-economici aprobați pentru fiecare din cele șase strazi ce fac obiectul proiectului „Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de nord-vest a Polului de Crestere, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova”;

- stabilirea ofertelor inacceptabile sau neconforme și a motivelor care stau la baza încadrării ofertelor respective în această categorie și stabilirea ofertelor admisibile;
- aplicarea criteriului de atribuire, astfel cum a fost prevăzut în documentația de atribuire, și stabilirea ofertei câștigătoare;
- elaborarea raportului procedurii de atribuire.

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

Cele trei strazi ce fac obiectul proiectului, respectiv str. Bariera Valcii, str. Caracal si str. Raului, isi gasesc amplasamentul in partea de Nord-Sud-Est a orasului si favorizeaza legaturi cu cele mai importante artere rutiere ale municipiului asigurând accesul la platformele industriale:

Strada Bariera Valcii

Amplasamentul supus interventiei este tronsonul de strada cuprins intre intersectia cu str. Toamnei si intersectia cu Soseaua Ocolitoare de Nord a municipiului Craiova(DN65F) avand in vedere regimul proprietatii terenului in zona pasajului CF, avand lungimea de 2480 m conform ridicarilor topografice efectuate.Strada Bariera Valcii figureaza in P.U.G.- ul municipiului Craiova ca strada de categoria a - III - a.

Lucrarile de baza pentru reabilitarea si modernizarea strazii Bariera Valcii sunt cele din varianta 2. Partea carosabila va avea o latime de 10,50 m intre km 0+300 si km 2+780. In urma studiului geotehnic efectuat si a expertizei tehnice, s-au evidentiati doua zone din punct de vedere al zestreii strazii existente. Tinandu-se cont de acestea cat si de degradarile existente prezentate mai sus, de calcul de dimensionare si de verificare la inghet-dezghet prezentat mai jos, dar si de extinderea partii carosabile necesare pentru a se ajunge la latimile propuse, partea carosabila va fi compusa din:

Pe tronsonul I km 0 + 300 - km 2+070:

- frezarea imbracamintii existente;
- asternerea stratului de AB2 pentru preluare de denivelari - 4 cm medie;
- asternerea stratului de AB2 pentru stratul de baza - 6 cm;
- asterenere stratului de legatura BAD25 - 6 cm;
- asternerea stratului de uzura MASF16 - 4 cm.

Pe tronsonul II km 2 + 070 la km 2+780:

- strat de piatra sparta 15 cm;
- asternerea stratului de AB2 pentru stratul de baza - 6 cm;
- asterenere stratului de legatura BAD25 - 6 cm;
- asternerea stratului de uzura MASF16 - 4 cm.

Casete drum:

- 25 cm balast;
- 15 cm piatra sparta;
- 6 cm AB2;
- 6 cm BAD25;
- 4 cm MASF16.

Statii de autobuz noi:

- 25 cm balast;
- 20 cm piatra sparta;
- 6 cm AB2;
- 6 cm BAD25;
- 4 cm MASF16.

Strada CARACAL

Strada Caracal este situată în partea de sud-est a municipiului Craiova, prin amplasamentul ei, constituie o arteră principală ce leagă zona centrală a municipiului de una din căile principale de intrare în municipiu prin partea de est, drumul E-70 (DN-6) București - Craiova.

Lucrările proiectate se încadrează în totalitate pe domeniul public cadastral al străzii.

Strada Caracal, prin amplasamentul ei, începe de la intersecția cu strada Alexandru Macedonski situată în zona centrală a municipiului Craiova și străbate orașul prin partea de sud-est până la intersecția cu bulevardul Decebal.

Datorită lății carosabile variabile strada Caracal se împarte în două tronsoane.

Tronsonul I (Km 0+000 - 1+230)

Strada Caracal, pe tronsonul I, prezintă două benzi de circulație între Km 0+000 și Km 1+230, situat la intersecția acesteia cu strada Anul 1848.

Pe parcursul tronsonului I strada Caracal se intersectează cu următoarele străzi:

- str. G-ral Dragalina
- str. Arieș
- str. Bujorului
- str. Dimitrie Bolintineanu
- str. Matei Millo
- alea Cârlova
- str. Nerva
- str. Pieții
- str. Gheorghe Chițu
- str. Ana Ipătescu
- str. Pinului
- str. Anul 1848

Pe toată lungimea tronsonului I (1,230 Km), strada Caracal este încadrată ca stradă de categoria a III-a. Lățimea carosabilă pe acest tronson este de 7,0 ± 7,5 m. Lățimea între proprietăți este variabilă cu lățimi cuprinse între 11,0 ± 12,5 m. Lățimea trotuarelor pietonale este de asemenea variabilă cu lățimi cuprinse între 2,0 ± 2,50 m.

Trotuarele în acest tronson nu prezintă zonă verde intermediară, pomii ornamentali existenți fiind încadrați în chenare bordurate.

Intersecțiile străzii Caracal, din tronsonul I reabilite în anul 2009 sunt:

- intersecție cu str. Nerva
- intersecție cu str. Gheorghe Chițu
- intersecție cu str. Pinului
- intersecție cu str. Anul 1848

Îmbrăcămintea rutieră și pietonală reabilitată este din beton asfaltic.

Celelalte străzi nereabilite prezintă același tip de îmbrăcămintă carosabilă și pietonală, mai puțin str. Dimitrie Bolintineanu și Alea Cârlova.

Tronsonul II (Km 1+230 - 3+127)

Strada Caracal, pe tronsonul II, prezintă o lățime carosabilă cu 6 benzi de circulație, câte 3 benzi pe fiecare sens de circulație.

Pe parcursul tronsonului II, strada Caracal se intersectează cu următoarele străzi:

- str. Vântului
 - str. 22 Decembrie 1989
 - str. Henri Coandă
 - str. Potelu
 - aleea Prelungirea Caracal
 - b-dul Decebal
- Pe toată lungimea tronsonului II (1,897 Km), strada Caracal este încadrată ca stradă de categoria a II-a. Lățimea carosabilă este variabilă 20,0 - 20,5 m. Lățimea între proprietăți este variabilă cu lățimi cuprinse între 30,0 - 33,0 m.

Lățimea trotuarelor pietonale este de asemenea variabilă cu lățimi între 2,50 - 4,0 m și cu spații verzi intermediare cu lățimi cuprinse între 1,50 - 2,0 m.

Intersecțiile străzii Caracal cu străzile menționate mai jos au fost reabilite în anul 2009:

- intersecție cu str. 22 Decembrie 1989
- intersecție cu str. Henri Coandă
- intersecție cu str. Potelu
- intersecție cu sensul giratoriu de la Km 2+020
- intersecție cu b-dul Decebal

La Km 2+510 al acestui tronson, str. Caracal se intersectează la nivel cu linia CF 113 A varianta Jiu Nou - Jiu Vechi, aflată în patrimoniul public al CN CF CFR SA - Sucursala Regională CF - Craiova.

Lucrările de bază pe tronsoane sunt:

TRONSONUL I Km 0+000 - Km 1+230 (planșe D01 - D08)

a) Carosabilul rutier

- se vor demonta bordurile pe toată lungimea tronsonului;
- înlocuirea în totalitate a bordurilor;
- la nivelul carosabilului se va freza pe toată suprafața uzura asfaltică existentă și degradată pe adâncimea 3 - 6 cm;
- se vor repara suprafețele carosabile frezate;
- se va aplica o structură rutieră echivalentă alcătuită dintr-un strat de beton asfaltic (binder) deschis cu criblură BAD-25 cu grosimea de 6 cm;
- îmbrăcămintea de uzură va fi realizată printr-un strat de mixtură asfaltică stabilizată cu fibre cu grosimea de 4 cm, MASF-16;
- gurile de scurgere și căminele din rețeaua de canalizare vor fi decolmatate și ridicate la cota roșie a străzii.
- atent vor fi tratate racordurile cu străzile laterale cu care tronsonul I se intersectează și în special cu străzile laterale reabilite. Racordarea cu străzile laterale se va face pe o lungime de 5 m de la marginea părții carosabile;
- strada își va păstra profilul transversal și longitudinal;
- panta transversală a străzii va fi de 2 - 2,5% înspre borduri;
- profilul longitudinal al străzii se păstrează pe cât posibil, iar cota roșie a străzii crește cu - 5 cm;
- se vor crea trei alveole de refugiu pentru autobuze (microbuze) în stațiile amplasate la Km:
 - 0+120 dreapta
 - 0+815 dreapta
 - 0+935 dreapta

Sistemul rutier al acestora este identic cu cel al parcarilor laterale și stațiilor de taxi.

- Se vor reface marcajele rutiere în întregime și indicatoarele de circulație.
- Razele de racordare cu străzile laterale existente se păstrează pe cât posibil pe traseul existent și sunt cuprinse între 3 și 20 m.
- Lucrările proiectate pe tronsonul I al străzii nu vor afecta rețelele de utilități existente având în vedere că adâncimea maximă a săpăturilor va fi de 0,62 m.

b. Trotuarele pietonale

- se vor păstra amplasamentele actuale;
- se vor repara suprafețele degradate din beton de ciment C8/10 cu grosimea de 10 cm;

- se va aplica un strat de beton asfaltic cu grosimea de 4 cm, BA-8.
Căminele contorizate la fiecare proprietate se vor menține la aceeași cotă sau se vor ridica la cota roșie a trotuarului pietonal.

- pomii ornamentali vor fi încadrați în chenare bordurate.
Pe tronsonul I al străzii nu vor fi afectate rețelele de utilități din zonă având în vedere ca adâncimea maximă a săpăturilor va fi de - 0,62 m.

Panta transversală a trotuarelor pietonale și implicit în zona alveolelor de refugiu va fi cuprinsă între 1 - 1,5% înspre rigolele străzii.

TRONSONUL II Km 1+230 □ 3+127

Carosabilul rutier

Pentru o bună descriere a sistemului rutier, acest tronson s-a împărțit în două segmente:

TRONSONUL II, SEGMENTUL 1 (KM 1+230 □ 2+020), planșe D09-D15.

Sistemul rutier din acest segment este identic cu cel prevăzut pentru Tronsonul I, deci lucrările au aceeași descriere:

- se vor demonta bordurile pe toată lungimea tronsonului;
- înlocuirea în totalitate a bordurilor;
- la nivelul carosabilului se va freza pe toată suprafața uzura asfaltică existentă și degradată pe adâncimea 3 - 6 cm;
- se vor repara suprafețele carosabile frezate;
- se va aplica o structură rutieră echivalentă alcătuită dintr-un strat de beton asfaltic (binder) deschis cu criblură BAD-25 cu grosimea de 6 cm;
- îmbrăcăminte de uzură va fi realizată printr-un strat de mixtură asfaltică stabilizată cu fibre cu grosimea de 4 cm, MASF-16;
- gurile de scurgere și căminele din rețeaua de canalizare vor fi decolmatate și ridicate la cota roșie a străzii.
- atent vor fi tratate racordurile cu străzile laterale cu care tronsonul I al străzii se intersectează și în special cu străzile laterale reabilite. Racordarea cu străzile laterale nereabilite se va face pe o lungime de 5 m de la marginea părții carosabile;
- strada își va păstra profilul transversal și longitudinal;
- panta transversală a străzii va fi 2 □ 2,5 % înspre borduri;
- profilul longitudinal al străzii se păstrează pe cât posibil, iar cota roșie a străzii crește cu □ 5 cm;

Se vor realiza trei alveole de refugiu pentru autobuze (microbuze) în stații.

Amplasamentul acestora pe tronsonul II, segmentul 1, este la Km:

1+365 dreapta

1+490 stânga

1+845 stânga

Apar și alte lucrări ca două stații taxi, amplasate la Km:

1+540 stânga

1+960 stânga + 2 + 110 stânga.

Avându-se în vedere lățimea mare a carosabilului de 20 □ 20,5 m a străzii Caracal pe tronsonul II - Segmentele 1 și 2 (km 1 + 230 □ 3 + 127) cu 6 benzi de circulație la trecerile de pietoni transversale pe carosabil poziționate la

- km 1 + 272
- km 1 + 425
- km 1 + 698
- km 1 + 860
- km 1 + 557

se vor realiza 5 refugii pietonale la limita de separație dintre sensurile de circulație cu suprafața totală de 140 mp.

Lățimea suprafeței carosabile din dreptul refugiilor rămâne constantă.

Trotuare pietonale

Se vor păstra amplasamentele actuale, iar unde situația o permite se vor amplasa parcuri laterale la 450 și parcuri laterale în lungul străzii care prin execuția lor vor devia înspre exterior amplasamentul trotuarului pietonal.

În zonele unde vor fi amplasate parcări, alveole de refugiu pentru autobuze și stații de taximetre sistemul rutier al acestora constă în:

- realizarea infrastructurii acestora prin:
- lucrări de terasamente;
- strat de fundație inferior din balast compactat cu grosimea de 30 cm;
- strat de bază din piatră spartă cu grosimea de 20 cm;
- strat de beton asfaltic (binder) deschis cu criblură cu grosimea de 6 cm BAD - 25;
- strat de uzură din mixtură asfaltică stabilizată cu fibre cu grosimea de 4 cm - MASF 16.

Piste pentru cicliști

Din considerente funcționale și din dorința implementării pe viitor a unui sistem coerent la nivelul întregului municipiu care să permită deplasări fluente în condiții de siguranță a cetățenilor care aleg bicicleta ca mijloc de deplasare/ transport cu aspect ecologic, pe toată lungimea tronsonului II al străzii Caracal (1830 m) au fost prevăzute piste pentru biciclete amenajate pe o parte din lățimea trotuarelor, între spațiile verzi adiacente rigolei străzii și trotuarului pietonal.

Traseele pistelor pentru cicliști se vor realiza în general pe o parte a spațiului pietonal și vor fi delimitate prin marcaj rutier și borduri prefabricate din beton de ciment de 50 x 5 x 18 cm semiîngropate în suprafața de uzură pietonală (bordurile vor ieși 7 cm de la suprafața pistei).

Lățimea unei benzi de circulație pentru cicliști va fi de 1 metru.

Bordurile 18 x 5 cm (folosite pentru delimitarea pistelor de cicliști se prevăd a se executa cu distanțe de 5 cm între ele pentru asigurarea scurgerii apelor. În dreptul acceselor la proprietăți se renunță la utilizarea acestor borduri și se va executa marcaj de delimitare a pistei de trotuar.

În stațiile BUS și în zonele unde din cauza lipsei de spațiu nu se poate asigura protecția pietonilor se întrerupe pista de cicliști, asemenea cu zonele de traversare a străzilor (trecuri pietonale) unde cicliștii vor circula asemenea pietonilor.

Pentru adaptarea traseelor pistelor de cicliști în plan și în profil acestea vor urmări condițiile locale modernizate ale suprafeței pietonale.

Sensul pistelor de biciclete va fi același cu cel al mijloacelor de circulație de pe carosabil.

Panta transversală va fi de 1 ± 1,5% înspre rigolele existente ale străzii.

Lucrările proiectate pentru reabilitarea trotuarelor constau din:

- reparații ale suprafeței existente - degradate a trotuarelor;
- încadrarea pomilor în chenare bordurate cu borduri prefabricate;
- delimitarea pistei de biciclete de spațiul pietonal în lungul trotuarului cu borduri prefabricate din beton de ciment de 50 x 5 x 18 cm așezate pe o fundație din beton;
- suprafața pietonală de bază va fi realizată dintr-un strat de beton de ciment C8/10 cu grosimea de 8 - 10 cm.

- Suprafețele de uzură ale pistei de cicliști și a trotuarului va fi realizată dintr-un strat de beton asfaltic - BA - 8 cu grosimea de 4 cm.

- La trecerile de pietoni transversale carosabilului străzii Caracal de o parte și de alta vor fi amplasate garduri metalice de dirijare cu lungimea de 12 m (6 + 6) amplasate la ambele capete ale trecerilor de pietoni marcate.

TRONSONUL II - segmentul 2 (Km 2+020 ± 3+127)

Carosabilul rutier

Segmentul 2 al tronsonului II are lungimea de 1,107 Km (planșe D15-D22).

Pentru realizarea sistemului rutier carosabil proiectat, lucrările constau din:

- înlocuirea în totalitate a bordurilor;
- frezarea parțială a suprafeței carosabile pe adâncimea de 3 - 6 cm;
- se vor repara suprafețele carosabile frezate;
- se va aplica o structură rutieră echivalentă alcătuită dintr-un strat de beton asfaltic (binder) deschis cu criblură BAD-25 cu grosimea de 6 cm;
- îmbrăcămintea de uzură va fi realizată printr-un strat de mixtură asfaltică stabilizată cu fibre cu grosimea de 6 cm MASF-16;
- se vor crea trei alveole de refugiu pentru autobuze (microbuze) în stațiile amplasate la

Km:

2+570 stânga
2+580 dreapta
2+995 stânga

Se va realiza o stație taxi la km:
2 + 640 dreapta.

Trotuare pietonale

Se vor păstra amplasamentele actuale, iar unde situația o permite se vor executa parcuri laterale la 450.

Panta transversală a trotuarelor implică a spațiilor de parcare, a stațiilor taxi și a alveolelor de refugiu va fi de 1 - 1,5% înspre rigolele existente ale străzii.

Și pe acest segment al tronsonului II pe suprafața trotuarelor existente se vor realiza piste pentru biciclete cu lățimea de 1 m amenajate identic ca în segmentul I al tronsonului II.

Pe tronsonul II al străzii nu vor fi afectate rețelele de utilități din zonă având în vedere că adâncimea maximă a săpăturilor va fi de 0,62 m.

Spații de parcare

Pentru degajarea benzilor 1 de circulație ale străzii au fost prevăzute pe tronsonul II al străzii Caracal parcuri laterale la 450 pentru autoturisme și motociclete cu acces direct din stradă pe amplasamentul spațiului verde intermediar și a unor suprafețe din trotuarele pietonale printre pomii ornamentali care nu vor fi afectați.

Va rezulta un număr de 100 locuri de parcare.

Marcaje și indicatoare rutiere

Strada reabilitată va fi marcată cu marcaje și indicatoare aferente spațiilor carosabile și pietonale și a pistelor pentru biciclete.

Construcții speciale

În zonele de intersecție ale străzii Caracal cu străzile laterale vor fi amenajate rampe de coborâre - urcare din trotuar în carosabil și invers pentru persoanele cu dizabilități, conform normelor în vigoare și garduri metalice de dirijare cu lungimea de 12 m, garduri amplasate la ambele capete ale trecerilor marcate rutier, pe toată lungimea tronsonului II al străzii, precum și refugii pietonale în axul străzii la trecerile de pietoni, și piste pentru biciclete.

La realizarea lucrărilor se vor utiliza materiale agrementate conform regulamentelor naționale în vigoare precum și respectarea legislației și standardelor naționale armonizate cu legislația UE. Aceste materiale trebuie să fie în concordanță cu prevederile HG nr. 766/1997 și a Legii nr. 10/1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate tehnic la execuția lucrărilor de drumuri.

Spațiile verzi

Spațiile verzi intermediare dintre trotuare și carosabil în mare parte vor căpăta altă destinație prin construcția de parcuri laterale, alveole de refugiu și stații taxi. Acestea sunt încadrate între pomii ornamentali existenți, pomi care vor fi încadrați în chenare bordurate, cu înălțime mică pentru a permite accesul ușor al autoturismelor în spațiile de parcare.

Spațiile verzi rămase vor fi amenajate prin înierbare.

Spațiile exterioare trotuarelor pietonale (înspre zona blocurilor) vor fi afectate prin construcția trotuarelor pietonale cu lățime de cca 1,2 + 2,0 m, zona verde afectată va fi amenajată.

Strada Raului

Strada Raului este situată în partea de SV a Municipiului Craiova, între strada Brestei și bulevardul Romanescu.

Strada Raului începe de la intersecția cu strada Brestei și străbate orașul în partea de SV a lui până la intersecția cu Bulevardul N. Romanescu. Are patru fire de circulație (câte două pe fiecare sens), cele două sensuri fiind despărțite de Canalul Craiovița pe o lungime de 3,84 km, între intersecțiile cu străzile Brestei și Popoveni.

Conform raportului de expertiză lucrările ce trebuie executate sunt lucrări de reabilitare a sistemului rutier existent în anumite zone și lucrări de refacere în totalitate a structurii rutiere în celelalte zone precum și acoperirea canalului în zona neacoperită.

Din punct de vedere al lucrărilor ce trebuiesc executate, strada s-a împărțit în patru tronsoane.

Pe tronsonul 1, între strada Brestei și bulevardul Știrbei Vodă în lungime de 1.740 m, s-au prevăzut următoarele lucrări:

a) Pe partea stângă a canalului sunt prevăzute lucrări de reparații și apoi așternerea unui strat de mixtură asfaltică stabilizată cu fibre în grosime de 4 cm. Se vor înlocui toate bordurile.

b) Pe partea dreaptă a canalului, având în vedere starea străzii precum și recomandările expertizei s-a prevăzut refacerea în totalitate a sistemului rutier:

- fundație de balast de 30 cm grosime;
- strat de piatră spartă de 20 cm grosime;
- strat de bază din mixtură asfaltică AB 2 de 8 cm;
- strat de legătură din BAD 25 de 6 cm grosime;
- strat de uzură din MASF 16 de 4 cm grosime.

Se înlocuiesc toate bordurile.

Trotuarele pe partea dreaptă se refac cu structura:

- fundație de balast de 10 cm grosime;
- strat de beton C6/7,5 de 10 cm;
- strat de beton asfaltic BA 8 de 3 cm.

Pe partea stângă se desface stratul de asfalt deteriorat și se înlocuiește cu strat nou din BA 8

Pe tronsonul 2, între bulevardul Știrbei Vodă și strada Tabaci, în lungime de 1.000 m s-au prevăzut:

a) Pe partea stângă a canalului sunt prevăzute lucrări de reparații și apoi așternerea unui strat de mixtură asfaltică stabilizată cu fibre în grosime de 4 cm. Se menționează că în zonele cu tasări de reface complet structura rutieră.

b) Pe partea dreaptă a canalului se reface complet structura rutieră ca și pe tronsonul strada Brestei - bulevardul Știrbei Vodă, partea dreaptă, adică:

- fundație de balast de 30 cm grosime;
- strat de piatră spartă de 20 cm grosime;
- strat de bază din mixtură asfaltică AB 2 de 8 cm;
- strat de legătură din BAD 25 de 6 cm grosime;
- strat de uzură din MASF 16 de 4 cm grosime.

Se înlocuiesc toate bordurile.

Trotuarele pe partea dreaptă se refac cu structura:

- fundație de balast de 10 cm grosime;
- strat de beton C6/7,5 de 10 cm;
- strat de beton asfaltic BA 8 de 3 cm.

Pe partea stângă se desface stratul de asfalt deteriorat și se înlocuiește cu strat nou din BA 8

Pe tronsonul 3, între strada Tabaci și strada Popoveni, în lungime de 1.100 m se reface complet sistemul rutier cu structura:

- fundație de balast de 30 cm grosime;
- strat de piatră spartă de 20 cm grosime;
- strat de bază din mixtură asfaltică AB 2 de 8 cm;
- strat de legătură din BAD 25 de 6 cm grosime;
- strat de uzură din MASF 16 de 4 cm grosime.

Se înlocuiesc toate bordurile.

Trotuarele pe partea dreaptă se refac cu structura:

- fundație de balast de 10 cm grosime;
- strat de beton C6/7,5 de 10 cm;
- strat de beton asfaltic BA 8 de 3 cm.

Pe partea stângă se desface stratul de asfalt deteriorat și se înlocuiește cu strat nou din BA 8

Pe tronsonul 4, în lungime de 1.290 m, se reface complet structura rutieră cu aceeași stratificație ca și la celelalte tronsoane și se montează borduri.

Se repară în totalitate trotuarele astfel:

- fundație de balast de 10 cm grosime;
- strat de beton C6/7,5 de 10 cm;
- strat de beton asfaltic BA 8 de 3 cm.

Pe strada Râului, pe tronsonul între intersecția cu străzile Brestei și Bulevardul Știrbei Vodă, circulă linia de autobuz 4R. În această zonă s-au prevăzut stații de autobuz în zona intersecției cu strada Bucovăț. Pe restul traseului, linia de autobuz nu circulă. Sistemul rutier pentru stațiile de autobuz este același cu sistemul rutier al străzii reabilitate.

Acoperirea canalului pe cei 310 m rămași neacoperiți se face cu casete din beton armat cu aceleași dimensiuni și aceeași armare ca cele cu care este acoperit canalul în acea zonă. Casetele se vor așeza pe o fundație de beton de 40 cm grosime și un strat de balast de 60 cm grosime.

Strada este prevăzută cu canalizare pluvială, cu cămine și guri de scurgere pentru colectarea apelor pluviale. Căminele și gurile de scurgere se vor ridica la cota roșie a străzii. În zonele unde s-a observat că actualele guri de scurgere nu fac față se vor prevedea guri noi ce se leagă la canalizarea existentă.

Se vor ridica la cotă toate căminele canalizării menajere.

Pentru circulația persoanelor cu dizabilități se vor prevedea borduri coborâte la toate trecerile de pietoni pentru ca să se poată urca pe trotuar persoanele cu mobilitate redusă sau în cărucioare.

Conform minutei cu numărul 97220/30.06.2011 încheiată în urma întâlnirii cu reprezentanții Primăriei municipiului Craiova, se vor amenaja piste pentru biciclete în zona mediană de separare a sensurilor de circulație.

Strada Râului în tronsonul dintre intersecțiile cu străzile Brestei și Popoveni se desfășoară pe cele două părți ale canalului Craiovița.

Traversarea canalului pe acest tronson se face în 5 (cinci) intersecții cu strada Câmpia Islaz, strada Bucovăț, Bulevardul Știrbei Vodă, strada Tabaci și strada Popoveni.

În dreptul acestora, traversarea canalului se face pe casete pentru trafic greu.

Lucrările de acoperire a canalului s-au executat între anii 1991-1996. Din observațiile și verificările făcute în perioada de după execuție nu s-au constatat degradări ale casetelor sau devieri axiale. Dealtfel, conform HG nr.2139/2004 privind clasificarea și durata normată de funcționare a mijloacelor fixe, respectiv cap.1.3.17 poduri, podețe, pasaje pentru transporturi rutiere, durata de viață este de 32-48 ani și în cazul de față traversările menționate nu depășesc această durată.

Reabilitarea și modernizarea străzii Râului se face în afara canalului și deci lucrările ce se execută nu afectează casetele de acoperire pe toată lungimea canalului, în consecință nici în dreptul traversărilor.

Străzile laterale vor fi amenajate pe o lungime de 25 m de la intersecție cu aceeași structură rutieră ca strada Râului în zona intersecției.

S-au prevăzut marcaje rutiere longitudinale între benzile de circulație și marcaje transversale la toate trecerile de pietoni. S-a prevăzut de asemenea semnalizare verticală pentru a se completa cea existentă.

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 nerambursabilă 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 dirigintelui 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 beneficiarului. O copie a comunicării va fi transmisă de executant și reprezentantului investitorului pe șantier (dirigintelui de șantier).

Investitorul va numi, prin dispoziția Primarului Municipiului Craiova, comisia de recepție, care va fi alcătuită din reprezentanți ai investitorului, specialiști în domeniu, inclusiv un reprezentant din cadrul Biroului Control Disciplina în Construcții, care au ca sarcini de serviciu participarea în comisiile de recepție pentru toate lucrările efectuate în baza autorizațiilor de construire emise de Primaria Municipiului Craiova.

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

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

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

Proiectantul, în calitate de autor al proiectului construcției, va întocmi și va prezenta în fața comisiei de recepție punctul său de vedere privind executia obiectivelor de investitii aferente proiectului „Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Vest a polului de crestere Craiova, în vederea fluidizării traficului în Zona Metropolitană Craiova”. În cazul în care admiterea recepției se face cu obiecții, în procesul - verbal de recepție se vor indica, în mod expres, acele lipsuri care trebuie remediate. Termenele de remediere se vor conveni cu executantul, dar ele nu vor depăși 30 zile.

2.3.6 Calendarul activitatilor

Nr. crt	Activitate/ subactivitate	Poziția/ persoana responsabilă cu implementarea activității	Anterior semnare contract finantare	Anul 1												Anul 2												Anul 3			
				Luna 1	Luna 2	Luna 3	Luna 4	Luna 5	Luna 6	Luna 7	Luna 8	Luna 9	Luna 10	Luna 11	Luna 12	Luna 1	Luna 2	Luna 3	Luna 4	Luna 5	Luna 6	Luna 7	Luna 8	Luna 9	Luna 10	Luna 11	Luna 12	Luna 1	Luna 2	Luna 3	Luna 4
A. ACTIVITATI DESFASURATE INAINTE DE 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																													
B ACTIVITATI DESFASURATE DUPA SEMNAREA CONTRACTULUI DE FINANTARE																															
2.	Monitorizarea implementarii proiectului																														
3.	Informare si publicitate																														
3.1	Comunicate presa	-Manager financiar																													
3.2	Achizitie și montare panouri vizibilitate proiect	-Manager achiziții -Manager tehnic																													
4.	Urmarire executie lucrari prin diriginti de santier																														
4.1	Achizitie servicii dirigenție santier	-Manager proiect -Manager achiziții -Manager tehnic																													
4.2	Prestare servicii de dirigenție santier	-Manager proiect -Manager tehnic																													

Nr. crt	Activitate/ subactivitate	Poziția/ persoana responsabilă cu implementarea activității	Anterior semnare contract finantare	Anul 1												Anul 2												Anul 3			
				Luna 1	Luna 2	Luna 3	Luna 4	Luna 5	Luna 6	Luna 7	Luna 8	Luna 9	Luna 10	Luna 11	Luna 12	Luna 1	Luna 2	Luna 3	Luna 4	Luna 5	Luna 6	Luna 7	Luna 8	Luna 9	Luna 10	Luna 11	Luna 12	Luna 1	Luna 2	Luna 3	Luna 4
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 -Manager achiziții																													
	Strada Bariera Valcii																														
	Strada Raului																														
	Strada Caracal																														
5.3.	Deviere retea electrice str. Bariera Valcii	-Manager proiect -Manager financiar -Manager tehnic																													
5.4.	Recepția lucrărilor	-Manager proiect -Manager tehnic																													

2.3.7 Resursele materiale implicate in realizarea proiectului

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

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

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

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

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

Asadar, Primaria Municipiului Craiova dispune de personal calificat pentru sustinerea implementarii oricarui tip de proiect cu finantare externa, indiferent de valoarea totala a proiectului, personal ce si-a demonstrat abilitatile de a gestiona bugetele proiectelor finantate din fonduri externe nerambursabile prin implementarea proiectelor derulate pana in prezent.

In cadrul Directiei Elaborare si Implementare Proiecte, birourile sunt dotate cu mobilier, tehnica de telecomunicatie (telefon, fax, telefonie mobila), tehnica de calcul toti cei 20 salariati dispunand de calculator cu conexiune la Internet, birotica (copiatoare, imprimante). Toate aceste utilitati indeplinesc toate normele de securitate si ergonomie cerute de domeniul de activitate.

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

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

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

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

2.3.8 Rezultate anticipate

A. ACTIVITATI DESFASURATE INAINTE DE DEPUKEREK CERERII DE FINANTARE

Activitatea 1: Elaborare documentatie de proiectare

Subactivitatea 1.1. - 3 Documentatii de avizare a lucrarilor de interventii PT, CS, DE realizate

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

B. ACTIVITATI DESFASURATE DUKA SEMNAREA CONTRACTULUI DE FINANTARE

Activitatea 2: Monitorizarea implementării proiectului: proiect finalizat conform contract finanțare

Activitatea 3: Informare și publicitate

Subactivitatea 3.1. - 2 comunicate de presă lansate la începutul și la sfârșitul proiectului

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

Activitatea 4: Urmărire execuție lucrări prin dirigenți de șantier

Subactivitatea 4.1 - Servicii dirigenție de șantier achiziționate

Subactivitatea 4.2: - Servicii de dirigenție de șantier prestate; carte tehnică întocmită

Activitatea 5: Execuție lucrări

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

Subactivitatea 5.2: Execuția lucrărilor

- Reabilitare și modernizare sistem rutier strada Bariera Valcii
- Reabilitare și modernizare sistem rutier strada Caracal
- Reabilitare și modernizare sistem rutier strada Raului

Subactivitatea 5.3: Rețea electrică str. Bariera Valcii deviata

Subactivitatea 5.4: Recepția lucrărilor: actualizarea valorii de inventar a celor 3 străzi care sunt înregistrate ca mijloace fixe în domeniul public al municipiului Craiova.

2.4. Managementul proiectului

Managementul proiectului va fi asigurat de echipa de implementare a proiectului, formată din 5 (cinci) persoane, din care cinci sunt funcționari publici în cadrul Primăriei Municipiului Craiova ce au fost selectați în funcție de abilitățile și capacitățile lor, pregătirea lor profesională, experiența acumulată în implementarea altor proiecte similare, finanțate din fonduri europene, disponibilitatea de implicare astfel încât să se asigure implementarea cu succes a acestui proiect.

Echipa propusă pentru implementarea proiectului are următoarea componență:

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

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

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

- îndeplinirea obiectivelor propuse prin proiect și a tuturor cerințelor impuse de finanțator prin contractul de finanțare;
 - organizarea și coordonarea activității echipei de implementare a proiectului;
 - avizarea calendarului de monitorizare a proiectului și repartizarea concretă a sarcinilor pentru fiecare membru al echipei de proiect
 - Coordonarea activității de întocmire a cererilor de prefinanțare, dacă este cazul, a cererilor de rambursare, a rapoartelor de progres care însoțesc cererile de rambursare, precum și a graficului de depunere a cererilor de rambursare;
 - Asigurarea legăturii echipei de implementare cu Organismul Intermediar și Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Regional;
-

- Asigurarea desfășurării activității de evaluare internă a proiectului;
- controlul modului de îndeplinire a diverselor faze impuse de derularea proiectului, încadrarea în grafic și în bugetul aprobat a activităților prevăzute în proiect;
- identificarea eventualelor probleme aparute în derularea proiectului și luarea de măsuri corective pentru buna desfășurare a acestuia;
- îndeplinirea tuturor criteriilor de 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:

- Intocmirea calendarului de monitorizare a proiectului și refacerea acestuia ori de câte ori este necesar
- organizarea de întâlniri periodice între membrii echipei de proiect cât și cu constructorul, în vederea monitorizării stadiului de implementare a proiectului;
- organizarea administrativă a activității de implementare și evaluare a proiectului;
- sprijinirea managerului 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.

Managerul tehnic va fi responsabil 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 prevăzut în proiect.
-

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

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

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

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

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

În cadrul 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 operaționale (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 Primăria Municipiului CRAIOVA sunt cuprinse în fișele de post, certificatele și diplomele ce sunt incluse în dosarul fiecărui angajat.

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

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

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

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

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

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

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

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

Riscuri interne

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

Riscuri externe

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

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

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

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

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

și regularității cheltuielilor, controlul utilizării prefinanțării, efectuarea de verificări, prin sondaj, la fața locului, privind proiectul (existență, conformitate etc.).

2.5. Durata de implementare a proiectului

Durata de implementare a proiectului este de **28 luni** din care execuția propriu-zisă a lucrărilor este estimată la 18 luni calendaristice.

2.6. Indicatori

INDICATORI	Valoare la începutul perioadei de implementare	Valoare la sfârșitul perioadei de implementare
Rezultat imediat (direct) (indicatorii se vor corela cu rezultatele prevăzute la pct 2.3.6)		
Suprafața infrastructura urbană modernizată	0 m	206.238 mp
Suprafața carosabil modernizat	0 mp	139.019 mp
Suprafața trotuare modernizate	0 mp	48.041 mp
Lungime stradă Bariera Valcii modernizată	0 m	2.480 m
Lungime stradă Caracal modernizată	0 m	3.127 m
Lungime stradă Raului modernizată	0 m	5.130 m
Stații de taxi amenajate	0 mp	300 mp
Stații de autobuz amenajate	0 buc	26 buc
Rezultate induse (indirecte) <i>(efecte pe termen mediu/lung)</i>		
Reducerea cu a timpului de călătorie în oraș		
Creșterea cu a numărului de persoane care vor utiliza mijloacele de transport în comun pe lună		
Persoane care beneficiază de structură reabilitată		

2.7. Parteneri implicați în implementarea proiectului

- Proiectul urmează a fi implementat în parteneriat?

☐ Da

☒ Nu

2.8. Relația cu alte programe, strategii, proiecte

Politica Uniunii Europene în domeniul infrastructurii rutiere izvorăște dintr-un principiu fundamental, potrivit căruia transporturile reprezintă una dintre cheile succesului pentru Piața Unică, deoarece contribuie semnificativ la concretizarea a două dintre obiectivele majore ale acesteia: liberă circulație a bunurilor și liberă circulație a persoanelor.

Politica Comuna a Transporturilor a necesitat mult timp pentru a se contura, primele progrese semnificative fiind înregistrate abia după 1985. Aceasta se explică printr-un număr de factori, în special prin diferențele importante din structura acestei activități de la un stat la altul și 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 modala; o multitudine de reguli tehnice diferite, deseori incompatibile; grupari de interese puternice, care prefera status quo-ul in locul cresterii oportunitatilor si al provocarilor la competitie.

Principalul obiectiv vizat de politica europeana in domeniul transporturilor consta in realizarea unui sistem „viabil prin flexibilitate”, si anume organizarea transporturilor astfel incat sa se optimizeze consumurile energetice, conditiile si timpii de transport, ceea ce implica, in schimb, asumarea costurilor infrastructurii la nivel comunitar. Se va elimina astfel distorsionarea concurentei dintre diferitele tipuri de transport, distorsionare provocata de transferarea costurilor in mod gresit catre transportatori.

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

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

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

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

Toate aceste evolutii au condus la:

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

Efectele rezultante includ:

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

Situatia actuala a sistemului national de transport, caracterizata printr-un numar redus de autostrazi si de conexiuni la nivel de autostrada sau de drumuri rapide, de variante ocolitoare a marilor aglomeratii urbane, de existenta unei infrastructuri navale intr-o stare avansata de degradare

si a unei retele feroviare care, in cea mai mare parte, dispune de material rulant uzat fizic si moral face, inasa, necesara realizarea unor investitii majore, intr-un timp relativ scurt, in infrastructura de transport. Aceasta, trebuie sa atinga un nivel de dezvoltare, care sa permita satisfacerea necesitatilor de mobilitate a persoanelor si marfurilor in conditii optime, astfel incat, sa asigure capacitatea, calitatea si siguranta ceruta de standardele europene.

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

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

Astfel, proiectul de reabilitare a infrastructurii rutiere din zona de N-E a polului de crestere se incadreaza in documentele strategice din domeniul transportului de la nivel national si regional, respectiv prioritatea nationala de dezvoltare nr. 2, "Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii de transport" din Planul National de Dezvoltare si cea de-a doua prioritate regionala de dezvoltare, "Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii regionale" din cadrul Planului Regional de Dezvoltare.

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

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

Asadar, proiectul privind reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de N-E a polului de crestere Craiova se incadreaza in strategia locala, metropolitana, regionala si nationala de transport, prin faptul ca va conduce la modernizarea si dezvoltarea infrastructurii rutiere urbane si imbunatatirea accesibilitatii locale si regionale, a mobilitatii populatiei metropolitane, a bunurilor si serviciilor in vederea cresterii competitivitatii economice si dezvoltarii mediului de afaceri in Zona Metropolitana Craiova.

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

Documentul relevant	Mod de relationare
Programul Operational Regional Axa prioritara 1 - Sprijinirea dezvoltarii durabile a oraselor - poli urbani de crestere	Proiectul “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Sud-Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova” se incadreaza in Axa prioritara 1 - Sprijinirea dezvoltarii durabile a oraselor - poli urbani de crestere; Domeniul major de interventie 1.1 - Planuri integrate de dezvoltare urbana; Sub-domeniul: Poli de crestere

Strategia de Dezvoltare Locala a Municipiului Craiova	Proiectul “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Sud-Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova” se incadreaza in obiectivul strategic general nr. 5. "Dezvoltarea infrastructurii edilitare, a utilitatilor si serviciilor publice", Obiectivul specific 5.2 "Implementarea Conceptului Transportului Urban Durabil", Masura 5.2.1 - Modernizarea transportului public urban
Pasaj denivelat supraterran, peste intersectia de la km 0 a municipiului Craiova, in vederea preluarii traficului auto pe E 70, respectiv Calea Bucuresti-bulevardul NicolaeTitulescu	Proiectul “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Sud-Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova” contribuie alaturi de proiectul referitor la construirea unui pasaj supraterran la fluidizarea traficului rutier in municipiul Craiova
Fluidizarea traficului rutier in municipiul Craiova, pe axa de transport est - vest, prin reabilitarea bvd. Decebal - Dacia	Proiectul “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Sud-Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova” continua eforturile municipalitatii pentru modernizarea si dezvoltarea infrastructurii rutiere urbane si imbunatatirea accesibilitatii locale si regionale in vederea cresterii competitivitatii economice.
Planul National de Dezvoltare	Proiectul “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Sud-Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova” se incadreaza in prioritatea nationala de dezvoltare nr. 2, respectiv "Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii de transport"
Planul Regional de Dezvoltare	Proiectul “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Sud-Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova” se incadreaza in cea de-a doua prioritate regionala de dezvoltare, respectiv: "Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii regionale"
Planul integrat de dezvoltare	Proiectul “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Sud-Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova” se incadreaza in obiectivul strategic al Polului de crestere Craiova 3 ce consta in „Asigurarea unor servicii publice de calitate in Zona Metropolitana Craiova, prin extinderea si reabilitarea sistemelor de alimentare cu apa, canalizare, colectarea, reciclarea si depozitarea deseurilor si iluminat public”
Programul ISPA - Reabilitarea retelei de canalizare si furnizarea de facilitati pentru epurarea apelor uzate in municipiul Craiova pentru protectia fluviului Dunarea	Proiectul “Reabilitarea infrastructurii rutiere din zona de Nord-Sud-Est a Polului de Crestere Craiova, in vederea fluidizarii traficului in Zona Metropolitana Craiova” continua demersurile incepute de Municipiul Craiova prin proiectul Reabilitarea retelei de canalizare si furnizarea de facilitati pentru epurarea apelor uzate in municipiul Craiova pentru protectia fluviului Dunarea.

2.9. Taxa pe valoarea adaugata

- Organizatia solicitanta este platitoare de TVA?

☐ Da

☒ Nu

2.10. Proiect generator de venit

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

☐ Da

☒ Nu

2.11. Impactul asistentei financiare nerambursabile asupra implementarii proiectului

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

☒ Da

☐ Nu

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

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

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

☒ Da

☐ Nu

Asistenta financiara nerambursabila solicitata in vederea realizarii proiectului de fata va fi esentiala pentru implementarea proiectului, dat fiind faptul ca aceasta presupune o valoare destul de mare care depaseste posibilitatile financiare ale autoritatii locale. Municipalitatea si-a asumat un rol foarte important in crearea tuturor premiselor de dezvoltare a infrastructurii rutiere de la nivelul municipiului Craiova, depunand eforturi sustinute si pentru imbunatatirea calitatii acestui sector. Imbunatatirea infrastructurii rutiere reprezinta pentru Primaria Municipiului Craiova un obiectiv strategic de dezvoltare locala si de aceea si-a stabilit in portofoliu, proiecte strategice de importanta deosebita, cum este si cazul proiectului de fata, care sa sprijine si sa intensifice dezvoltarea infrastructurii de transport in vederea fluidizarii traficului in cadrul Polului de Crestere Craiova.

2.12. Sustenabilitatea proiectului

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Financiar - sursele de finantare in perioada investitionala vor fi asigurate de la bugetul local cat si de la bugetul de stat si Uniunea Europeana. In perioada operationala, sursele de finantare pentru intretinerea curenta si capitala a fiecareia din cele sase strazi prevazute a fi modernizate prin prezentul proiect, vor fi asigurate de la bugetul local.

Sursele de finantare ale proiectului constau in:

- resurse financiare atrase din partea Fondurilor Structurale in procent de 85% din valoarea cheltuielilor eligibile;
 - resurse financiare atrase de la bugetul de stat, constând in TVA restituită aferentă cheltuielilor eligibile cat si cota de cofinantare de 13% din valoarea cheltuielilor eligibile;
-

- surse financiare atrase de la bugetul local pentru cota de cofinantare de 2% din valoarea cheltuielilor eligibile, cheltuielile neeligibile și TVA-ul aferent acestora.

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

Analiza fluxului net de numerar (cash flow -ul) demonstrează sustenabilitatea financiară a proiectului, respectiv faptul că proiectul nu este supus riscului de a rămâne fără disponibilități de numerar cât și faptul că pe tot intervalul de prognoza 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 cumulat (neactualizat) este pozitiv în fiecare an de prognoza. Astfel, sustenabilitatea și solvabilitatea proiectului sunt asigurate având în vedere valoarea pozitivă a rezultatului cumulat 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 prognoza (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 calculați atât la nivelul investiției totale cât și la nivelul contribuției proprii semnifică:

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

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

- Ameliorarea infrastructurii de acces;
- Creșterea nivelului de trai al populației rezidente în cartierele strabătute de fiecare din cele trei strazi reabilite prin proiect
- Creșterea valorii terenului și a imobilelor prin creșterea atractivității zonelor învecinate locațiilor proiectului,

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

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

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

Beneficiile indirecte calitative:

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

Beneficii de mediu:

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

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

2.13. Informare si publicitate

Activitatea de informare si publicitate	Durata estimata / Perioada de desfasurare	Costuri estimate (lei)
1.Comunicat de presa - privind inceperea proiectului	Prima luna a inceperii implementarii proiectului	1000 lei (fara TVA)
2.Panouri pentru afisare temporara (3 bucati)	Intreaga perioada a implementarii proiectului, plus inca 6 luni dupa incheierea acestuia.	3 X 3000 lei = 9.000 lei (fara TVA)
3.Placi pentru amplasare permanenta (3 bucati)	Amplasare permanenta la 6 luni dupa finalizarea lucrarilor	3 X 3000 lei = 9.000 lei (fara TVA)
5.Comunicat de presa - privind finalizarea proiectului	Ultima luna a finalizarii proiectului	1000 lei (fara TVA)

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

1. Comunicat de presa lansare proiect

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

2. Panouri pentru afisare temporara

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

3. Placi pentru amplasare permanenta

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

4. Comunicat de presa finalizare proiect

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

3. CONCORDANTA CU POLITICILE UE SI LEGISLATIA NATIONALA

3.1. Egalitatea de sanse

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In toate activitatile derulate pana in prezent s-a respectat legislatia in domeniu, respectiv O.G. nr. 137/2007 republicata, privind prevenirea si sanctionarea tuturor formelor de discriminare, cu toate modificarile si completarile ulterioare; Legea nr. 202/2002 republicata privind egalitatea de sanse intre femei si barbati cu modificarile si completarile ulterioare, lege ce transpune directive europene printre care si DE 76/2007/CEE pentru implementarea principiului egalitatii de tratament pentru barbati si femei referitor la accesul, ocuparea, pregatire profesionala, promovare si conditii de munca, modificata prin DE 2002/73/CE; DE 75/117/CEE pentru aplicarea principiului platii egale pentru femei si barbati; HG nr.1273/2000 privind aprobarea Planului national de actiune pentru egalitatea de sanse intre femei si barbati; HG nr.285/2004 privind aplicarea Planului national de actiune pentru egalitatea de sanse intre femei si barbati; Legea nr.448/2006 Republicată privind protectia si promovarea drepturilor persoanelor cu handicap.

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

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

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

- In cadrul contractelor de achizitie ce se vor incheia prin proiect;
- Asigurarea de facilitati pentru accesul persoanelor cu dizabilitati, respectiv crearea celor de rampe de acces pentru persoanele cu dizabilitati locomotorii la toate trecerile de pietoni prevazute de-a lungul celor trei strazi reabilite.

3.2. Dezvoltarea durabila si eficienta energetica

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

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

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

Dezvoltarea durabila este o viziune, un mod de a gandi si a actiona. Nu va putea fi produsa doar de catre politici, ci trebuie pusa in aplicare de catre societatea intreaga, ca si un principiu calauzitor care sa ne ghideze in toate deciziile importante pe plan economic si politic care pot sa ne afecteze pe noi toti. Strategia de dezvoltare durabila a municipiului Craiova pune accentul pe implicarea cetatenilor si a persoanelor direct interesate.

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

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

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

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

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

Beneficiile economice

-Ameliorarea infrastructurii de acces:

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

-Cresterea nivelului de trai al populatiei rezidente in zonele invecinate locatiilor proiectului:

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

Alte beneficii socio-economice non-monetare:

- Cresterea valorii terenului si a imobilelor prin cresterea atractivitatii zonei invecinate locatiei proiectului.
- Atragerea altor investitii

Beneficii de mediu

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

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

3.3. Societatea informationala si noile tehnologii

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

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

Modelul european de societate informationala se caracterizeaza prin:

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

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

3.4. Achizitiile publice

Achizitii publice demarate/ efectuate pana la depunerea cererii de finantare

Nr. crt	Obiectul contractului	Valoarea contractului (Lei)	Data inceperii procedurii	Data finalizarii procedurii	Procedura urmata
1	Lot I Elaborarea Expertizei Tehnice + Documentației de Avizare a Lucrărilor de Investiții + Studiu de Trafic + Analiza Cost Beneficiu + Proiect Tehnic + Proiect Autorizație de Construire + Detalii de Execuție pentru obiectivul de investiții „Reabilitare și modernizare sistem rutier Bariera Vâlcii”	86400		14.12.2009	Licitatie deschisa
2	Lot II Elaborarea Expertizei Tehnice + Documentației de Avizare a Lucrărilor de Investiții + Studiu de Trafic + Analiza Cost Beneficiu + Proiect Tehnic + Proiect Autorizație de Construire + Detalii de Execuție pentru obiectivul de investiții „Reabilitare și modernizare strada Râului (tronson cuprins între str. Brestei - bv. Nicolae Romanescu)”.	103000		14.12.2009	Licitatie deschisa

3.	Lot III Elaborarea Expertizei Tehnice + Documentației de Avizare a Lucrărilor de Investiții pentru obiectivul de investiții „Reabilitare și modernizare strada Caracal”.	31900		19.11.2008	Cerere de oferte
4.	Lot III Elaborarea Proiect Tehnic + Proiect Autorizație de Construire + Detalii de Execuție + Studiu de Trafic + Analiza Cost Beneficiu pentru obiectivul de investiții „Reabilitare și modernizare strada Caracal”.	62400		14.12.2009	Licitatie deschisa

Achizitii publice preconizate dupa depunerea cererii de finantare

Nr. crt.	Obiectul contractului	Valoarea estimata a contractului (Lei)	Data estimativa a inceperii procedurii	Data estimativa a finalizarii procedurii	Procedura urmata
1.	Comunicat de presa incepere proiect	1000	Luna 1, anul 1	Luna 1, anul 1	Achizitie directa
2.	Achizitionare panou temporar vizibilitate proiect	9000	Luna 6, anul 1	Luna 8, anul 1	Cerere de oferte
3.	Executie lucrari	59.475.791	Luna 1, anul 1	Luna 8, anul 1	Licitatie deschisa
4.	Dirigentie de santier pe parcursul derularii lucrarilor de executie	315.888	Luna 1, anul 1	Luna 8, anul 1	Licitatie deschisa
5.	Achizitionare placa permanenta vizibilitate proiect	9000	Luna 1, anul 3	Luna 4, anul 3	Cerere de oferte
6.	Comunicat de presa finalizare proiect	1000	Luna 4, anul 3	Luna 4, anul 3	Achizitie directa

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

- Data lansarii procedurii de achizitie pentru elaborarea documentatiilor de avizare a lucrarilor de interventii:
- Data elaborarii documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii
- Data ultimei actualizari a documentatiilor de avizare a lucrarilor de interventii:

4. FINANTAREA PROIECTULUI

4.1. Bugetul proiectului

Nr.crt	Denumirea capitolelor și subcapitolelor	Cheltuieli neeligibile	Cheltuieli eligibile	TOTAL (RON)	TVA
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)+(4)	(6)
1 Cap.1 - Cheltuieli pentru achiziția și amenajarea terenului					
1.1	Achiziția terenului	0.00	0.00	0.00	0.00
1.2	Amenajarea terenului	1,331,400.00	1,409,424.00	2,740,824.00	657,797.76
1.3	Amenajări pentru protecția mediului	0.00	137,332.00	137,332.00	32,959.68
	TOTAL CAPITOL 1	1,331,400.00	1,546,756.00	2,878,156.00	690,757.44
2 Cap.2 - Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului					
2.1	Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului	0.00		0.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 2	0.00	0.00	0.00	0.00
3 Cap.3 - Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică					
3.1	Studii de teren	0.00	14,976.00	14,976.00	3,594.24
3.2	Obținerea de avize, acorduri și autorizații	0.00	9,704.00	9,704.00	2,328.96
3.3	Proiectare și inginerie	0.00	273,602.00	273,602.00	65,664.48
3.4	Consultanță	0.00	0.00	0.00	0.00
3.5	Asistență tehnică	0.00	315,888.00	315,888.00	75,813.12
	TOTAL CAPITOL 3	0.00	614,170.00	614,170.00	147,400.80
4 Cap.4 - Cheltuieli pentru investiția de bază					
4.1	Construcții și instalații	0.00	57,454,982.00	57,454,982.00	13,789,195.68
4.2	Dotări de specialitate	0.00	0.00	0.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 4	0.00	57,454,982.00	57,454,982.00	13,789,195.68
5 Cap.5 - Cheltuieli privind organizarea de șantier					
5.1	Organizarea de șantier	0.00	474,053.00	474,053.00	113,772.72
5.1.1	Construcții și instalații aferente organizării de șantier	0.00	199,236.00	199,236.00	47,816.64
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării de șantier	0.00	274,817.00	274,817.00	65,956.08
5.2	Cote legale	0.00	746,914.00	746,914.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 5	0.00	1,220,967.00	1,220,967.00	113,772.72
6 Cap.6 - Cheltuieli diverse și neprevăzute					
6.1	Diverse și neprevăzute	0.00	5,633,511.00	5,633,511.00	1,352,042.64
	TOTAL CAPITOL 6	0.00	5,633,511.00	5,633,511.00	1,352,042.64

7 Cap.7 - Cheltuieli pentru audit, informare și publicitate				
7.1	Audit	0.00	0.00	0.00
7.2	Informare și publicitate	0.00	20,000.00	20,000.00
	TOTAL CAPITOL 7	0.00	20,000.00	20,000.00
8 Cap.8 - Alte cheltuieli neeligibile				
8.1	Alte cheltuieli neeligibile	0.00		0.00
	TOTAL CAPITOL 8	0.00	0.00	0.00
	TOTAL GENERAL	1,331,400.00	66,490,386.00	67,821,786.00

4.2. SURSE DE FINANȚARE A PROIECTULUI

NR. CRT.	SURSE DE FINANȚARE	VALOARE
I	Valoarea totală a proiectului, din care :	83,919,755.28
a.	Valoarea neeligibilă a proiectului	1,331,400.00
b.	Valoarea eligibilă a proiectului	66,490,386.00
c.	TVA	16,097,969.28
II	Contribuția proprie în proiect, din care :	2,661,207.72
a.	Contribuția solicitantului la cheltuieli eligibile	1,329,807.72
b.	Contribuția solicitantului la cheltuieli neeligibile	1,331,400.00
III	TVA*	16,097,969.28
IV	ASISTENȚĂ FINANCIARĂ NERAMBURSABILĂ SOLICITATĂ	65,160,578.28

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.