

ROMÂNIA
JUDEȚUL TIMIȘ
MUNICIPIUL TIMIȘOARA
CONSILIUL LOCAL
NR.

RAPORT DE SPECIALITATE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea Studiului de Prefezabilitate, componentă a serviciilor de elaborare a Studiului de prefezabilitate, a Studiului de fezabilitate, întocmire a documentației tehnice pentru achiziție proiect tehnic și execuție, întocmire a documentației în vederea obținerii finanțării proiectului în cadrul PNRR sau prin orice alt program de finanțare din ciclul financiar 2021-2027,

în vederea realizării obiectivului de investiție

”Reabilitare/Modernizare infrastructură feroviară Reșița Nord – Timișoara Nord cu extensie Voiteni – Stamora Moravița frontieră”

Regiunea de dezvoltare Vest din care fac parte județele Timiș și Caraș-Severin alături de județele Arad și Hunedoara, este una dintre cele 8 regiuni administrative ale României, având o suprafață de 32.034 km² (ocupând 13,4% din România).

Regiunea Vest este traversată de două coridoare prioritare europene de transport: Orient-Est Mediterana și Rin-Dunăre.

Cu o lungime a liniilor de cale ferată de 1.888 km (anul 2019), Regiunea Vest este zona cu cea mai întinsă rețea feroviară de pe teritoriul României (aproximativ 17,5% din totalul rețelei la nivel național). Cu toate acestea, evoluția din perioada 2011-2019 arată că rețeaua se diminuează permanent în România.

Raportat la suprafață, lungimea căilor ferate din Regiunea Vest se poziționează pe al doilea loc în România, cu o valoare de 58,9 km/1000 km² (130,4% din media națională).

Dacă raportat la indicatorii vizând lungimea și densitatea rețelei, Regiunea Vest este bine poziționată, în ceea ce privește calitatea infrastructurii feroviare, situația este complet diferită. Analizând doar situația liniilor electrificate, Regiunea Vest se situează pe locul VI în România (doar 34,3% din total sunt electrificate), valoare cu mult sub București-Ilfov (93%).

În ceea ce privește secțiunea Reșița Nord – Timișoara Nord cu extensie Voiteni – Stamora Moravița – Frontieră, aceasta are o lungime totală a traseului existent de **117,977 km**, care aparțin infrastructurii feroviare publice, aflată în proprietatea statului și dată în concesiune către CNCF „CFR” S.A., conform HG nr. 581 din 1998 privind înființarea CNCF „CFR” S.A. prin reorganizarea SNCFR.

Pentru tronsonul Timișoara Nord – Stamora Moravița – frontieră, pozițiile kilometrice sunt repartizate astfel:

- Linia 922 Timișoara Nord – Voiteni (km 1+317 – km 33+650);
- Linia 922 Voiteni – Moravița (km 33+650 – km 59+426);

Pentru tronsonul Reșița Nord – Voiteni, pozițiile kilometrice sunt repartizate astfel:

- Linia 922a Voiteni – Reșița Nord (km 0+393 – km 60+271).

Linia existentă de cale ferată este cu ecartament normal, cu șine tip 49, cu lungimea de 25,00 m, traverse din lemn, respectiv traverse din beton (T13, T18), cu prindere indirectă (tip K), iar prisma căii este din piatră spartă. Pe traseu există, atât tronsoane de cale cu joante, cât și tronsoane de cale fără joante. Viteza maximă de circulație este de 80 km/h pentru trenurile de călători și 60 km/h pentru trenurile de marfă.

Prin realizarea proiectului de reabilitare/modernizare a liniei ferate Reșița Nord – Timișoara Nord cu extensie Voiteni – Stamora Moravița - frontieră, se preconizează a se atinge următoarele obiective:

- asigurarea unei conexiuni rapide cu o reducere substanțială a duratei călătoriei între reședințele de județ Reșița și Timișoara, respectiv punctul de trecere a frontierei dintre România și Serbia la Moravița și aeroportul internațional „Traian Vuia”;
- creșterea frecvenței trenurilor, a capacității de transport împreună cu decongestionarea traficului rutier și diminuarea numărului de accidente rutiere produse între Reșița și Timișoara;
- promovarea transportului feroviar în soluționarea provocărilor globale legate de mobilitate și dezvoltare durabilă, cu înscriere în Obiectivul de Politică 2: „O Europă mai verde, cu emisii scăzute de carbon”;
- reducerea consumului de energie și a poluării;
- dezvoltarea transportului combinat cu asigurarea unor legături sigure și eficiente între reședințele de județ (Timișoara și Reșița), localitățile de pe traseu, respectiv cu punctul de trecere a frontierei, la Stamora – Moravița;
- îmbunătățirea substanțială a infrastructurii feroviare care să permită sporirea vitezei maxime la 120 km/h pentru trenurile de călători și de 80 km/h pentru trenurile de marfă, pe tronsoane cât mai lungi;
- asigurarea gabaritului de electrificare;
- amenajarea stațiilor pentru asigurarea interoperabilității în ceea ce privește lungimea liniilor, gabaritul de încărcare, facilități pentru persoane cu nevoi speciale, sarcina pe osie de 22,5 tf etc.;
- conformitatea infrastructurii și suprastructurii de cale ferată (linie de cale ferată, terasamente, lucrări de consolidare și apărare, lucrări de artă, instalații feroviare etc.) cu parametrii tehnici prevăzuți în cadrul legislativ, în standardele și reglementările naționale și europene în vigoare;
- asigurarea siguranței depline și a confortului sporit pentru pasageri prin sisteme de supraveghere, avizare, informare și sonorizare avansate, montare de instalații de telecomunicații digitale, echipamente pentru aplicații informatice, instalații de radiocomunicații, cablu de fibră optică;
- asigurarea unor variante de conectare eficientă la Coridorul European Kolin – Viena – Bratislava – Budapesta – Timișoara – Craiova – Calafat – Sofia – Burgas, prin stația c.f. Timișoara;
- asigurarea unor variante de conectare rapidă și eficientă la Aeroportul Internațional Traian Vuia din Timișoara;
- asigurarea transportului de călători între centrele reședințelor de județ, Timișoara și Reșița, fără transbordare, prin sistemul tram – train (soluție dezvoltată și analizată la faza următoare).

Obiectivele preconizate a fi atinse prin reabilitarea/modernizarea liniei ferate Reșița Nord – Timișoara Nord cu extensie Voiteni – Stamora Moravița – frontieră sunt în concordanță cu obiectivele strategice generale cuprinse în strategia de dezvoltare a infrastructurii române.

Obiectivele strategice generale privind dezvoltarea infrastructurii feroviare și obiectivele strategice specifice asociate acestora, de natură să permită aprofundarea analizei strategice în vederea identificării acțiunilor necesare în scopul realizării obiectivelor preconizate, sunt:

- Creșterea competitivității transportului feroviar pe piața internă:
 - creșterea vitezei de circulație pe infrastructura feroviară;
 - creșterea vitezelor comerciale realizate, prin reducerea ecartului față de viteza permisă de infrastructura feroviară. Creșterea punctualității trenurilor;
 - creșterea eficienței economice a activităților de administrare a infrastructurii feroviare;
 - menținerea la nivel ridicat a siguranței circulației trenurilor;
 - creșterea eficienței energetice și reducerea nivelului de poluare;

- îmbunătățirea conectivității rețelei feroviare;
- creșterea competitivității transportului feroviar de pasageri;
- creșterea competitivității transportului feroviar de marfă;
- Integrarea în spațiul feroviar unic european:
 - reabilitarea și modernizarea infrastructurii coridoarelor feroviare internaționale;
 - reabilitarea și modernizarea infrastructurii rețelei TEN-T;
 - integrarea în rețeaua feroviară europeană de mare viteză;
 - susținerea mobilității militare.

Cele două obiective strategice sunt complementare, fără a fi disjuncte. Creșterea competitivității transportului feroviar reprezintă o precondiție pentru integrarea în spațiul feroviar european care este proiectat strategic la un nivel ridicat de competitivitate. Pe de altă parte, integrarea în spațiul feroviar unic european implică inclusiv măsuri de natură să consolideze competitivitatea transportului feroviar pe piața internă.

Scenarii de analiză

În cadrul definirii scenariilor/opțiunilor strategice se propune reabilitarea/modernizarea liniei feroviare, atât pentru traficul de călători, cât și pentru traficul de marfă, pentru întreg traseul, în vederea readucerii căii de rulare la parametrii de exploatare conform cu normele actuale, inclusiv pentru creșterea vitezei de circulație a trenurilor.

Componenta A: TRASEUL TIMIȘOARA NORD – STAMORA MORAVIȚA – FRONTIERĂ

Scenariul 1 – Reabilitarea/Modernizarea tronsonului de cale ferată pentru o viteză de până la 80 km/h pentru trenurile de călători și 60 km/h pentru trenurile de marfă

Acest scenariu presupune refacerea infrastructurii/suprastructurii existente, pentru aducerea căii ferate la viteza de proiectare inițială de până la 80 km/h pentru trenurile de călători, respectiv 60 km/h pentru trenurile de marfă, fără a necesita exproprieri (fără depășirea limitelor cadastrale a căii ferate existente).

Scenariul 2 – Reabilitarea/Modernizarea tronsonului de cale ferată pentru o viteză de până la 120 km/h pentru trenurile de călători și 80 km/h pentru trenurile de marfă

Acest scenariu presupune îmbunătățirea infrastructurii/suprastructurii existente, pentru sporirea vitezei de circulație până la 120 km/h pentru trenurile de călători, respectiv 80 km/h pentru trenurile de marfă, păstrând pe cât posibil aliniamentele existente. Conform acestui scenariu, se prevede o viteză de până la 120 km/h pe o distanță de cca. 90% din traseu și fără modificări majore ale traseului existent.

Scenariul 3 - Reabilitarea/Modernizarea tronsonului de cale ferată pentru o viteză de până la 160 km/h pentru trenurile de călători și 120 km/h pentru trenurile de marfă

Acest scenariu presupune îmbunătățirea infrastructurii/suprastructurii existente, pentru sporirea vitezei de circulație până la 160 km/h pentru trenurile de călători, respectiv 120 km/h pentru trenurile de marfă, de-a lungul întregului tronson, cu excepția primilor cca. 6,50 km identificați la ieșirea din stația CF Timișoara Nord, în interiorul zonelor urbane. Conform acestui scenariu, se prevede o viteză de până la 160 km/h pe o distanță de cca. 90% din traseu.

Caracteristicile tehnice pentru fiecare scenariu

Nr. crt.	Criterii	U.M.	S1 (80 km/h)	S2 (120 km/h)	S3 (160 km/h)
1	Lungime traseu total	km	58,370	58,370	58,320
2	Lungime traseu reabilitat	km	58,370	0,000	0,000
3	Lungime traseu modernizat	km	0,000	57,107	56,344
4	Lungime traseu nou executat	km	0,000	1,263	1,976
5	Treceri la nivel	buc.	24	24	24
6	Poduri	buc.	18	18	18
7	Podete	buc.	24	24	24

8	Tunel	km	0	0	0
9	Exproprieri	mp	0	12.630	29.220
10	Stații CF	buc.	6	6	6
11	Halte de mișcare	buc.	4	4	4

Pe baza specificațiilor tehnice pentru fiecare scenariu de investiție și a caracteristicilor tehnice prezentate în tabelul anterior, au fost estimate costurile inițiale de investiție și costurile de operare și mentenanță ce sunt prezentate mai jos.

În urma definirii și dezvoltării scenariilor de investiții, inclusiv a soluțiilor tehnice potențiale și elaborarea planurilor de operare a serviciilor asociate, au fost estimate costurile inițiale de investiție și costurile de exploatare și întreținere.

Principalele concluzii desprinse din activitățile preliminare de evaluare a costurilor sunt prezentate mai jos:

- pe baza analizei soluțiilor tehnice și ținând seama de un cost de control conservativ de investiție specific pe kilometru pentru fiecare scenariu de investiție, costurile de investiție au fost estimate la:
 - Scenariul 1 – 80km/h – 1.048.785.775,00 RON;
 - Scenariul 2 – 120 km/h – 1.154.502.525,00 RON;
 - Scenariul 3 – 160 km/h – 1.422.545.650,00 RON.
- pe baza analizei asupra costurilor unitare de exploatare și întreținere și pe baza rulajului realizat de către trenurile de călători și de marfă, costurile de exploatare și întreținere au fost estimate la:
 - Scenariul 1 – 80km/h – 2.920.000 €;
 - Scenariul 2 – 120 km/h – 3.620.000 €;
 - Scenariul 3 – 160 km/h – 6.120.000 €.

Analiza privind evaluarea cererii de transport

Transportul de calatori din analizele preliminare se estimeaza ca va avea o crestere in anul 2025 de la 3.098 – 3.179 de calatori/zi la 3.683 – 3.765 de calatori pe zi pe sectorul Timisoara Nord – Voiteni, de la 147 – 219 la 149 – 226 calatori pe zi pe sectorul Voiteni – Stamora Moravita in scenariul DS0 fata de scenariul DN.

Daca facem referire la scenariul DS1, cresterea de trafic fata de scenariul DN este:

- de la 3.089 – 3.179 la 4.053 - 4.134 calatori pe zi pe sectorul Timisoara – Voiteni, deci o crestere de circa 30 – 32%;
- de la 147 – 219 la 215 - 298 calatori pe zi pe sectorul Timisoara – Voiteni, deci o crestere de circa 36%.

Sector de cale ferată	<i>Do-Nothing</i> - 2025	<i>Do-Something 0 – S1</i> 2025	<i>Do-Something 1 – S2</i> 2025
Timisoara Nord - Voiteni	intre 3.098 si 3.179 calatori/zi	Crestere de aprox. 18%	Crestere de aprox. 32%
Voiteni – Stamora Moravita	intre 147 si 219 calatori/zi	Crestere de aprox. 3%	Crestere de aprox. 36%

În cazul transportului de marfă, în scenariul cu proiect se estimează o creștere de aproximativ 20-25% a fluxurilor de transport ca urmare a implementării proiectului, în special pe secțiunea Voiteni – Stamora Moravița.

Sector de cale ferată	<i>Do-Nothing</i> - 2030	<i>Do-Something</i> – 2030
Timisoara Nord - Voiteni	intre 734 si 2.094 tone/zi	Crestere de aprox. 4%
Voiteni – Stamora Moravita	intre 3.703 si 3.840 tone/zi	Crestere de aprox. 28%

Rezultatele analizei financiare preliminare demonstrează că toate scenariile de investiții vor avea o valoare netă financiară actualizată negativă (VANF) și o rată financiară a rentabilității investiției (RIRF) mai mică decât RFA de 4%. Ca atare, fiecare scenariu de investiții este considerat eligibil pentru cofinanțarea UE.

În urma analizelor prezentate anterior, **elaboratorul Studiului de Prefezabilitate recomandă Scenariul 2 și Scenariul 3** pentru a fi analizate în etapa Studiului de Fezabilitate.

Proiectul pentru obiectivul de investiții Linia de cale ferată de pe traseul Timișoara Nord – Stamora Moravița – Frontieră – Componenta A va fi finanțat din Programul Operațional de Transport POT 2021 – 2027, bugetul de stat și/sau alte surse de finanțare legal constituite.

Componenta B: TRASEUL REȘIȚA NORD - VOITENI

Scenariul 1 – Reabilitarea/Modernizarea tronsonului de cale ferată pentru o viteză de până la 80 km/h pentru trenurile de călători și 60 km/h pentru trenurile de marfă

Acest scenariu presupune refacerea infrastructurii/suprastructurii existente, pentru aducerea căii ferate la viteza de proiectare inițială de până la 80 km/h pentru trenurile de călători, respectiv 60 km/h pentru trenurile de marfă, fără a necesita exproprieri (fără depășirea limitelor cadastrale a căii ferate existente).

Scenariul 2 – Reabilitarea/Modernizarea tronsonului de cale ferată pentru o viteză de până la 120 km/h pentru trenurile de călători și 80 km/h pentru trenurile de marfă – 60%

Acest scenariu presupune îmbunătățirea infrastructurii/suprastructurii existente, pentru sporirea vitezei de circulație până la 120 km/h pentru trenurile de călători, respectiv 80 km/h pentru trenurile de marfă, păstrând pe cât posibil aliniamentele existente. Conform acestui scenariu, se prevede o viteză de până la 120 km/h pe o distanță de aproximativ 60% din traseu și fără modificări majore ale traseului existent.

Scenariul 3 – Reabilitarea/Modernizarea tronsonului de cale ferată pentru o viteză de până la 120 km/h pentru trenurile de călători și 80 km/h pentru trenurile de marfă – 75%

Conform acestui scenariu, se prevede o viteză de până la 120 km/h pe o distanță de aproximativ 75% din traseu și fără modificări majore ale traseului existent, cu excepția tronsoanelor compuse din aliniamente și curbe ce nu asigură retrasarea liniei cu parametrii pentru viteza de 120 km/h.

Scenariul 4 – Reabilitarea/Modernizarea tronsonului de cale ferată pentru o viteză de până la 120 km/h pentru trenurile de călători și 80 km/h pentru trenurile de marfă – 84%

Conform acestui scenariu, se prevede o viteză de până la 120 km/h pe o distanță de aproximativ 84% din traseu, cu modificări semnificative ale traseului existent, prin devierea acestuia în afara limitei cadastrale existente (inclusiv realizarea unor tunele cu lungimea totală de cca. 3,5 km și noi lucrări de artă după caz, mutarea haltelor din zona Bocșa, evitând circulația materialului rulant în zona de locuințe).

Caracteristicile tehnice pentru fiecare scenariu

Nr. crt.	Criterii	U.M.	S1 (80 km/h)	S2 (120 km/h) – 60%	S3 (120 km/h) – 75%	S4 (120 km/h) – 84%
1	Lungime traseu total	km	60,530	60,530	60,290	57,724
2	Lungime traseu reabilitat	km	60,530	0,000	0,000	0,000
3	Lungime traseu modernizat	km	0,000	59,774	54,247	37,852
4	Lungime traseu nou executat	km	0,000	0,756	6,043	17,162
5	Treceri la nivel	buc.	32	32	32	28
6	Poduri	buc.	7	7	10	10
7	Podete	buc.	134	134	128	100
8	Tunel	km	0,069	0,069	0,069	0,069
9	Tunel nou executat	km	0	0	0	2,71
10	Exproprieri	mp	0	7.560	60.430	171.620
11	Stații CF	buc.	3	3	3	4
12	Halte de mișcare	buc.	9	9	9	6

Pe baza specificațiilor tehnice pentru fiecare scenariu de investiție și a caracteristicilor tehnice prezentate în tabelul anterior, au fost estimate costurile inițiale de investiție și costurile de operare și mentenanță ce sunt prezentate mai jos.

În urma definirii și dezvoltării scenariilor de investiții, inclusiv a soluțiilor tehnice potențiale și elaborarea planurilor de operare a serviciilor asociate, au fost estimate costurile inițiale de investiție și costurile de exploatare și întreținere.

Principalele concluzii desprinse din activitățile preliminare de evaluare a costurilor sunt prezentate mai jos:

- pe baza analizei soluțiilor tehnice și ținând seama de un cost de control conservativ de investiție specific pe kilometru pentru fiecare scenariu de investiție, costurile de investiție au fost estimate la:
 - Scenariul 1 – 80km/h – 889.293.400,00 RON;
 - Scenariul 2 – 120 km/h (60%) – 955.545.150,00 RON;
 - Scenariul 3 – 120 km/h (75%) – 1.077.288.400,00 RON;
 - Scenariul 4 – 120 km/h (84%) – 1.862.444.650,00 RON.
- pe baza analizei asupra costurilor unitare de exploatare și întreținere și pe baza rulajului realizat de către trenurile de călători și de marfă, costurile de exploatare și întreținere au fost estimate la:
 - Scenariul 1 – 80km/h – 2.600.000 €;
 - Scenariul 2 – 120 km/h (60%) – 2.970.000 €;
 - Scenariul 3 – 120 km/h (75%) – 3.320.000 €;
 - Scenariul 4 – 120 km/h (84%) – 4.000.000 €.

Analiza privind evaluarea cererii de transport

Transportul de calatori din analizele preliminare se estimeaza ca va avea o crestere in anul 2025 de la 165 – 2.879 la maxim 3.457 de calatori/zi pe sectorul Voiteni – Resita Nord in scenariul DS0 – S1 fata de scenariul DN.

Daca facem referire la scenariul DS1, cresterea de trafic fata de scenariul DN este:

- de la 165 - 2.879 la maxim 3.755 calatori pe zi pe sectorul Voiteni – Resita Nord, deci o crestere de circa 23%;

Sector de cale ferată	<i>Do-Nothing</i> - 2025	<i>Do-Something 0</i> – S1 2025	<i>Do-Something 1</i> – S2 2025
Voiteni – Resita Nord	între 165 si 2.879 calatori/zi	Crestere de aprox. 20%	Crestere de aprox. 23%

În cazul transportului de marfă, în scenariul cu proiect se estimează o creștere de aproximativ 20-25% a fluxurilor de transport ca urmare a implementării proiectului pe secțiunea Voiteni – Reșița Nord.

Sector de cale ferată	<i>Do-Nothing</i> - 2030	<i>Do-Something</i> – 2030
Voiteni – Resita Nord	între 3.588 si 4.623 tone/zi	Crestere de aprox. 22%

Rezultatele analizei financiare preliminare demonstrează că toate scenariile de investiții vor avea o valoare netă financiară actualizată negativă (VANF) și o rată financiară a rentabilității investiției (RIRF) mai mică decât RFA de 4%. Ca atare, fiecare scenariu de investiții este considerat eligibil pentru cofinanțarea UE.

În urma analizelor prezentate anterior, **elaboratorul Studiului de Prefezabilitate recomandă Scenariul 2 și Scenariul 3** pentru a fi analizate în următoarea etapă, a Studiului de Fezabilitate.

Proiectul pentru obiectivul de investiții Linia de cale ferată de pe traseul Reșița Nord – Voiteni – Componenta B se va realiza pe două faze, după cum urmează: Faza 1 – Reînnoirea liniei de cale ferată, finanțare cuprinsă în cadrul programului Planul Național de Redresare și Reziliență PNRR, respectiv Faza 2 – Modernizarea liniei de cale ferată, care se va finanța din orice alt program de finanțare, din ciclul financiar 2021 -2027, buget de stat sau alte surse de finanțare legal constituite.

Față de cele precizate mai sus, prezentul proiect de hotărâre are la bază:

- prevederile O.U.G. nr. 83 din 16 noiembrie 2016 privind unele măsuri de eficientizare a implementării proiectelor de infrastructură de transport, unele măsuri în domeniul transporturilor, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative
- prevederile Legii 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare;
- prevederile Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare;
- art. 35 alin. (1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale care stabilesc că autoritățile deliberative pot aproba colaborarea sau asocierea pentru realizarea unor lucrări și servicii publice locale.
- art. 44 alin. (1), (2) și (3) din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, care permit mai multor autorități contractante să deruleze în comun proceduri de achiziții publice.
- art. 6 secțiunea a-2-a Studiul de prefezabilitate din Hotărârea Guvernului nr. 907 din 29 noiembrie 2016 privind etapele de elaborare și conținutul cadrului al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice
- Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 12 din 7 iulie 1998 (republicată) privind transportul pe căile ferate române și reorganizarea Societății Naționale a Căilor Ferate Române, precum și pentru modificarea și completarea unor acte normative
- HCL nr. 462 din 27.11.2020 **privind aprobarea acordului de parteneriat încheiat pentru dezvoltarea de proiecte comune de transport și mobilitate în județele Caraș-Severin și Timiș încheiat între Municipiul Reșița, Municipiul Timișoara, Județul Caraș-Severin și Județul Timiș, conform anexei ce face parte integrantă din prezenta hotărâre**
- HCL nr. 60 din 23.02.2021 **privind aprobarea Acordului de Asociere încheiat în vederea achiziționării în comun a serviciilor de realizare a Studiului de Prefezabilitate (după caz) și a Studiului de Fezabilitate pentru obiectivul de investiție:**

- HCL nr. 60 din 01.03.2022 **privind aprobarea bugetului local al Municipiului Timisoara pe anul 2022**
- Protocolul nr. 1.D/965/05.05.2021 încheiat între Municipiul Reșița, Municipiul Timișoara, Județul Caraș-Severin, Județul Timiș și Compania Națională de Căi Ferate CFR SA
- Contractul de prestări servicii pentru elaborarea Studiului de fezabilitate, a Studiului de fezabilitate, întocmire a documentației tehnice pentru achiziție proiect tehnic și execuție, întocmire a documentației în vederea obținerii finanțării proiectului în cadrul PNRR sau prin orice alt program de finanțare din ciclul financiar 2021-2027, în vederea realizării obiectivului de investiție ”Reabilitare/Modernizare infrastructură feroviară Reșița Nord – Timișoara Nord cu extensie Voiteni – Stamora Moravița frontieră”, încheiat la data de 12 ianuarie 2022 între Municipiul Reșița, Municipiul Timișoara, Județul Caraș-Severin, Județul Timiș și SC Metroul SA.
- Listele de verificare a Studiului de Prefezabilitate, întocmită de Comisia de Recepție numită prin Dispoziția Primarului Municipiului Reșița, nr. 676 din data de 05.07.2022

În temeiul art. 129 alin. 2 lit. b) și lit. d) coroborate cu alin.4 lit. d) și alin. 7 lit. k), art. 139 alin. 1 și alin. 3 lit. a), lit. f), lit. h), art. 196 alin. 1 lit. a), art. 197 alin.1, alin. 2 și alin. 4 și art. 198 alin. 1 și alin. 2, art. 240, art. 243 alin. 1 lit. a) din O.U.G. nr. 57/03.07.2019 privind Codul administrativ, modificat și completat.

Propunem

Consiliului Local al Municipiului Timișoara

Aprobarea documentației la faza de Studiu de Prefezabilitate, parte a contractului de servicii pentru elaborarea Studiului de prefazabilitate, a Studiului de fezabilitate, întocmire a documentației tehnice pentru achiziție proiect tehnic și execuție, întocmire a documentației în vederea obținerii finanțării proiectului în cadrul PNRR sau prin orice alt program de finanțare din ciclul financiar 2021-2027, în vederea realizării obiectivului de investiție ”Reabilitare/Modernizare infrastructură feroviară Reșița Nord – Timișoara Nord cu extensie Voiteni – Stamora Moravița frontieră”, întocmită de către SC Metroul SA, conform Anexei 1 la proiectul de hotărâre.

VICEPRIMAR,

Ruben LAȚCĂU

STRUCTURĂ DE SPECIALITATE

ȘEF SERVICIU,

Ioan Ganciov

CONSILIER,

Ilie Jura