

HOTĂRÂREA NR.472

Consiliul Local al Municipiului Craiova, întrunit în ședința extraordinară din data de 16.12.2010;

Având în vedere raportul nr.214587/2010 întocmit de Direcția Proiecte, Programe de Dezvoltare Tehnică și Investiții prin care se propune aprobarea proiectului(cererea de finanțare) referitor la „Construirea unui pasaj subteran în vederea descongestionării traficului rutier din Zona Metropolitană Craiova –Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersecția strazii Aries cu str. A.I.Cuza și respectiv cu str. Împaratul Traian în vederea preluării traficului auto pe bvd. Carol I – str. Aries”;

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

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

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă Proiectul (cererea de finanțare) referitor la „„Construirea unui pasaj subteran în vederea descongestionării traficului rutier din Zona Metropolitană Craiova –Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersecția străzii Arieș cu str. A.I.Cuza și respectiv cu str. Împaratul Traian, în vederea preluării traficului auto pe bvd. Carol I – str. Arieș”, cu valoarea totală de 66.184.742 lei, în vederea solicitării unei finanțări nerambursabile în cadrul Programului operațional regional 2007-2013, Axa prioritară 1 „Sprijinirea dezvoltării durabile a orașelor – poli urbani de creștere”, Domeniu major de intervenții – Planuri integrate de dezvoltare urbană, prevăzut în anexa care face parte din prezenta hotărâre.

Art.2. Cota de cofinanțare a proiectului prevăzut la art.1 va fi asigurată de Consiliul Local al Municipiului Craiova, după cum urmează:

- 1.077.413,36 lei, echivalentul a 254.689,59 euro, reprezentând contribuția proprie la cheltuielile eligibile, în procent de 2% din valoarea totală eligibilă a proiectului;
- 224.951 lei, echivalentul a 53.176,13 euro, reprezentând contribuția proprie la cheltuielile neeligibile;
- 12.089.123,00 lei, echivalentul a 2.857.746,02 euro, reprezentând TVA, din care:
 - 12.035.134,76 lei, echivalentul a 2.844.983,75 euro, reprezentând TVA aferente cheltuielilor eligibile, care va fi rambursată de la bugetul de stat;
 - 53.988,24 lei, echivalentul a 12.762,27 euro, reprezentând TVA aferent cheltuielilor neeligibile.

Art.3. Consiliul Local al Municipiului Craiova va asigura valoarea totală a cheltuielilor neeligibile, cheltuielilor suplimentare (conexe) ce vor apărea în timpul implementării proiectului prevăzut la art.1, precum și resursele financiare necesare implementării optime în condițiile rambursării ulterioare a cheltuielilor eligibile din instrumente structurale.

Art.4. Primarul Municipiului Craiova, prin aparatul de specialitate: Serviciul Administrație Publică Locală, Direcția Proiecte, Programe de Dezvoltare Tehnică și Investiții și Direcția Economico - Financiară vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Pavel BADEA

**CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR,**

Nicoleta MIULESCU

ANEXA LA HOTĂRÂREA NR.472/2010

PROGRAMUL OPERATIONAL REGIONAL 2007-2013

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

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

Sub-domeniul: Poli de crestere

FORMULARUL CERERII DE FINANTARE

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

TITLUL PROIECTULUI:	CONSTRUIREA UNUI PASAJ SUBTERAN IN VEDEREA DESCONGESTIONARII TRAFICULUI RUTIER DIN ZONA METROPOLITANA CRAIOVA -REALIZARE PASAJ DENIVELAT SUBTERAN, PE SUB INTERSECTIA STRAZII ARIES CU STR. A.I.CUZA SI RESPECTIV CU STR. IMPARATUL TRAIAN IN VEDEREA PRELUARII TRAFICULUI AUTO PE BVD. CAROL I - STR. ARIES
---------------------	---

INFORMATII PRIVIND TIPUL ASISTENTEI FINANCIARE NERAMBURSABILE SOLICITATE

Fondul European de Dezvoltare Regionala (FEDR)

INFORMATII PRIVIND SOLICITANTUL

1.1. Solicitantul

Denumirea solicitantului	Municipiul Craiova
Codul de inregistrare fiscala	4417214
Codul unic de inregistrare	-
Adresa sediului solicitantului	str. A. I. Cuza nr. 7, Craiova, Dolj, Romania

<semnatura>

<stampila>

Email	consiliulocal@primariacraiova.ro
Tipul solicitantului	☒ unitate administrativ-teritoriala (autoritate a administratiei publice locale) din mediul urban ☐ parteneriat de unitati administrativ-teritoriale (autoritati ale administratiei publice locale) ☐ asociatie de dezvoltare intercomunitara

1.2. Reprezentantul legal al Solicitantului

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

1.3. Persoana de contact

Numele	Bordu, V. Sever
Functia	Director, Directia Proiecte, Programe de Dezvoltare, Tehnica si Investitii
Numarul de telefon	+40.251.419589; +40.251.414400
Numarul de fax	+40.251. 419589
Email	int.europa@primariacraiova.ro

1.4. Persoana responsabila cu operatiunile financiare

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

1.5. Banca/Trezoreria

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

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

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

☒ Da

☐ Nu

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

Titlul proiectului si nr. de referinta Centrul Multifunctional Craiova - Pavilion Central, cod proiect: SV/15/4/4.1/2/28.11/08	
Stadiul implementarii proiectului	PROIECT IN FAZA DE PRE-CONTRACTARE, termen de finalizare: 2013
Obiectul proiectului	Realizarea unui centru expozitional si de afaceri modern, in conformitate cu standardele de calitate europeana, data fiind si calitatea statului nostru de stat membru al Uniunii Europene, primul centru multifunctional de o asemenea complexitate cu multiple functiuni destinate mediului de afaceri din Craiova si regiunea Oltenia.
Rezultate obtinute	Cele mai importante rezultate estimate sunt: 6.765,04 mp spatii expozitionale interioare, 1.183,9 mp spatii birouri, Centru de presa, Bursa de Contacte, sali polivalente, 1.587,87 mp depozite, spatii tehnice, 810,51 mp adaposturi protectie civila, 3987,5 mp parcare clienti si personal, 6.512 mp spatii expozitionale exterioare, 37.805,3 mp spatii verzi, 197 de locuri de munca nou create in cadrul firmelor gazduite in structura de sprijinire a afacerilor
Valoarea proiectului	Valoarea totala a proiectului este de 80.223.832 Lei din care contributia proprie a solicitantului este de 49.196.027 Lei iar asistenta financiara nerambursabila este de 31.027.805.

Sursa de finantare	Sursa de finantare: surse externe nerambursabile (POR 2007-2013, Axa Prioritara 4), buget local Organizatia finantatoare: Comisia Europeana Autoritatea contractanta: Ministerul Dezvoltarii Regionale si Locuintei
---------------------------	---

Titlul proiectului si nr. de referinta Construirea unui pasaj supratran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova - Realizare pasaj denivelat supratran peste intersectia de la km 0 al municipiului Craiova in vederea preluarii traficului auto pe E70, respectiv str. Calea Bucuresti-bvd. Nicolae Titulescu 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 71 indicatoare rutiere de avertizare montate 68 indicatoare rutiere de reglementare montate, 33 indicatoare rutiere de orientare si informare montate, 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 SMIS 3065	
Stadiul implementarii proiectului	PROIECT FINALIZAT in anul 2009
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; 1.500 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 Locuintei

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

☐ Da

☒ Nu

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

☐ Da

☒ Nu

2. PROIECTUL

2.1. Axa prioritara si domeniul major de interventie POR

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

☒	Reabilitarea infrastructurii urbane si imbunatatirea serviciilor urbane, inclusiv transportul urban
☐	Dezvoltarea durabila a mediului de afaceri
☐	Reabilitarea infrastructurii sociale

2.2. Localizarea proiectului

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

2.3. Descrierea proiectului

2.3.1 Obiectivele proiectului

Obiectivul general al proiectului “Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova -Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries” 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.

Obiectivul specific

<semnatura>

<stampila>

- Imbunatatirea infrastructurii publice urbane prin: construirea unui pasaj subteran; reabilitarea spatiilor pietonale, imbunatatirea sistemului de marcaj rutier;
- Imbunatatirea mobilitatii populatiei in general si a fortei de munca din municipiul Craiova;
- Reducerea timpului de călătorie în oraș, datorită descongestionării și fluidizării traficului pe axa de transport rutier Nord-Sud a orasului și a eliminării timpilor de așteptare la intersecția vizată de proiect;
- Cresterea cu peste 5% a numarului de persoane care vor utiliza mijloacele de transport in comun ca urmare a creșterii accesibilitatii și mobilitatii pe artera rutiera vizată de proiect;
- Minimizarea efectelor congestiei urbane asupra mediului prin reducerea emisiilor de noxe generate de traficul intens, amenajarea de spații verzi și preluarea controlată a apelor pluviale;
- Promovarea creării de noi locuri de munca prin asigurarea conexiunii și accesibilitatii atât a zonelor rezidențiale de cele funcționale cât și a zonelor și rutele comerciale ale orașului;
- Diminuarea costurilor de intretinere ale autovehiculelor ca urmare a decongestionării traficului.
- Ameliorarea confortului și siguranței rezidenților și participanților la trafic prin fluidizarea traficului și adoptarea măsurilor de siguranță prevăzute de normele comunitare;

Atingerea obiectivului general și realizarea obiectivelor specifice ale proiectului de față, prin implementarea activităților și obținerea rezultatelor prevăzute la nivelul acestuia, contribuie la atingerea obiectivelor strategice generale ale Zonei Metropolitane Craiova, stabilite prin Planul Integrat de Dezvoltare Urbana și implicit la atingerea obiectivului **Axei prioritare 1 a Programului Operațional Regional 2007-2013** prin care se urmărește creșterea calității vieții și crearea de noi locuri de munca în orașe, prin reabilitarea infrastructurii urbane și îmbunătățirea serviciilor urbane, inclusiv a serviciilor sociale, precum și prin dezvoltarea structurilor de sprijinire a afacerilor și a antreprenoriatului.

Proiectul de față va asigura accesul facil auto și pietonal, evitarea traversării la nivel a mai multor intersecții de străzi și reducerea timpului datorat staționării la semafoare, cât și reducerea timpului de transport pentru persoane în oraș. În același timp, implementarea proiectului va contribui la dezvoltarea zonei metropolitane prin crearea unei infrastructuri rutiere moderne și adecvate normelor europene și la realizarea unei bune conexiuni cu zonele și rutele comerciale ale orașului. Va fi asigurată de asemenea, creșterea atractivității zonei industriale a orașului și a numărului de investiții, aspecte ce vor conduce la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor din zona metropolitană Craiova.

Realizarea acestui pasaj contribuie la îmbunătățirea performanțelor rețelei de transport locale și regionale existente, în special prin reducerea costurilor de operare și numărul de accidente, și potențial prin creșterea vitezei de deplasare. Prin urmare, Primăria Municipiului Craiova își propune realizarea pasajului denivelat subteran pe sub intersecția străzii Aries cu str. A.I.Cuza și respectiv cu str. Împaratul Traian în vederea preluării traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries, din municipiul Craiova și îmbunătățirii accesibilitatii în și dinspre zona metropolitană, respectiv facilitarea accesului locuitorilor la bunuri, servicii și diverse activități în relația acestora cu zona adiacenta polului de creștere.

Astfel, prin realizarea proiectului **“Construirea unui pasaj subteran în vederea descongestionării traficului rutier din Zona Metropolitană Craiova – Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersecția străzii Aries cu str. A.I.Cuza și respectiv cu str. Împaratul Traian în vederea preluării traficului auto pe bvd. Carol I – str. Aries”** se asigură îmbunătățirea infrastructurii urbane și serviciilor urbane, inclusiv transportul urban, acesta fiind unul dintre indicatorii de rezultat pentru Axa prioritară 1, domeniul major de intervenție 1.1 din cadrul Programului Operațional Regional.

Proiectul **“Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova -Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries”** 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, alături de finalizarea tuturor investițiilor cuprinse în lista de proiecte din cadrul Planului Integrat de Dezvoltare Urbana al polului de creștere Craiova, vor contribui la atingerea unuia dintre obiectivele specifice ale Strategiei Naționale de Dezvoltare Regională a Planului Național de Dezvoltare respectiv, **creșterea rolului economic și social al centrelor urbane, printr-o abordare policentrică, pentru a stimula o dezvoltare mai echilibrată a regiunilor.**

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

Totodata, proiectul de fata reprezinta una 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 înconjurător, având în vedere faptul că, respectând criteriile de clasificare impuse de Uniunea Europeană, pe teritoriul României, municipiul Craiova este inclus în cadrul Sistemului național de evaluare și gestionare integrată a calității aerului. Astfel, fluidizarea traficului rutier greu si usor, local si de tranzit pe axa de transport rutier Nord-Sud, 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 imbunatati calitatea aerului si a vietii locuitorilor municipiului Craiova.

Nu în ultimul rând, proiectul este în concordanță cu **prioritățile Agendei Lisabona și obiectivele Strategiei de dezvoltare durabila a UE**, adoptata la Goteborg, deoarece, pe de o parte, este generator de creștere economică și contribuie la crearea de noi locuri de muncă, iar, pe de altă parte, din punct de vedere al protecției durabile a mediului, proiectul contribuie la îmbunătățirea calității mediului înconjurător prin reducerea emisiilor de noxe de la eșapamentele autovehiculelor și reducerea emisiilor de praf.

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 incetini dezvoltarea. Pe plan economic, transportul se analizeaza ca o faza inseparabila a productiei si desfacerii de marfuri sau servicii. Aprovizionarea cu utilaje, materii prime si materiale a diversilor agenti economici, cat si distribuirea ulterioara pana la nivelul consumatorilor este asigurata prin mijlocirea transporturilor.

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

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

In prezent, zona metropolitana Craiova este compusa din municipiul Craiova si comunele: 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 automatica, 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

<semnatura>

<stampila>

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.

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

Pe relatia Nord-Sud, municipiul este strabatut de o alta artera importanta a orasului, respectiv B-dul Carol I, str. Aries, str. Al. Macedonski, Calea Unirii si str. Nicolae Romanescu, ce leaga cele doua tipuri de transport cu puternic impact economic asupra zonei metropolitane si anume transportul feroviar si cel naval. Astfel, la Nord se afla Gara Craiova iar la Sud, artera faciliteaza accesul catre DN 55 Craiova - Bechet si DN 56 Calafat - Vidin, cele doua puncte de granita spre Bulgaria.

Proiectul de fata, ce reprezinta o investitie strategica pentru dezvoltarea economica a zonei metropolitane Craiova, presupune realizarea unui pasaj denivelat subteran pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe Bvd.

Carol I - str. Aries si vizeaza stimularea si fluidizarea traficului de marfuri si capital pe axa Nord-Sud a orasului.

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 al municipiului Craiova 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 actuale, aceasta reprezentand „osatura” dezvoltarii entitatii urbane. Rolul de baza al tramei stradale in contextul dezvoltarii urbanistice il reprezinta realizarea accesului peste care se suprapun o serie de functii secundare:

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

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

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

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

1. crearea de facilitati si premise de dezvoltare ale mediului de afaceri prin reabilitarea de strazi cu grad mare de uzura care asigura legatura polului 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.

In **Studiul de trafic pentru municipiul Craiova** elaborat in anul 2005 s-au identificat valori ale traficului rutier in zona centrala ce depasesc in momentul de fata posibilitatile tehnice ale mijloacelor de reglementare si dirijare a circulatiei si care presupun realizarea unor investitii complexe de rezolvare a problemelor de trafic. Astfel, traficul incident dinspre bvd. Carol I era la nivelul anului 2005, la ora de varf 13:00 - 14:00, de 2.866 vehicule/ora.

La orizontul de timp estimat pentru realizarea pasajului denivelat subteran, respectiv anul 2010, traficul va fi de 3.353 vehicule/ora. In conditiile in care capacitatea unei intersectii giratorii este de maxim 3.000 vehicule/ora, nici o amenajare la nivel nu va imbunatati, semnificativ, circulatia in succesiunea de intersectii studiata. De aici se poate desprinde ideea ca valoarea adaugata pe care o aduce implementarea acestui proiect consta in faptul ca pasajul reprezinta o metoda moderna de solutionare a problemelor de trafic si de sistematizare a circulatiei in zonele urbane, cu un impact considerabil pe termen lung. Denivelarea circulatiei prin realizarea pasajului subteran va elibera succesiunea de intersectii actuale de cca. trei sferturi din traficul actual care circula la nivel.

Cresterea traficului in urmatoorii 10 ani (orizontul 2020) este estimata la 4.221 vehicule/ora, deci cca.1,5. La aceasta valoare de trafic intersectia denivelata va asigura in continuare fluenta traficului, la un nivel de serviciu acceptabil pentru utilizatorii urbani, la ora de varf. Previziunile pe termen scurt (respectiv la nivelul anului 2010) din cadrul studiului de trafic denota o presiune puternica a fluxurilor de vehicule pe arterele ce traverseaza orasul pe axa Nord - Sud si in special pe traseul str. Aries - str. Carol I, locul unde va fi amplasat pasajul subteran.

Astfel, regasindu-se pe principala relatie rutiera de legatura intre Nordul si Sudul orasului, constituita din bulevardul Carol I - strada Aries - str. C.D. Fortunescu - str. Simion Barnutiu (respectiv str. Al. Macedonski pe sensul opus) - str. Unirii - bulevardul Nicolae Romanescu, implicatiile directe ale realizarii pasajului subteran se vor manifesta atat local, asupra zonei de referinta dar si in ansamblu, asupra circulatiei rutiere din Craiova si zonei periurbane a municipiului.

Pasajul va avea doua benzi rutiere, cate una pentru fiecare sens de circulatie, cu una dintre intrari/iesiri in tunel situata pe bulevardul Carol I, pe sectorul de drum cuprins intre intersectia cu Calea Bucuresti si intersectia cu str. A.I. Cuza, iar cealalta intrare/iesire situata pe str. Aries, pe sectorul de drum cuprins intre intersectia cu str. Imparatul Traian si intersectia cu strazile Eugeniu Carada si C.D. Fortunescu.

Configuratia de circulatie a situatiei actuale este o succesiune de 4 intersectii:

- str. Aries cu str. C.D.Fortunescu (stanga - dreapta);
- str. Aries cu str. Imparatul Traian (dreapta) si str. Traian Demetrescu (stanga);
- str. Aries/Carol I cu A.I.Cuza (stanga - dreapta);
- str. Carol I cu str. Calea Bucuresti,

pe o lungime totala de cca. 0,434 km.

In urma evaluarii circulatiei pe axa de traversare Nord-Sud realizata in cadrul studiului de trafic elaborat pentru acest proiect, concluziile rezultate au fost urmatoarele:

- succesiunea de segmente de artere urbane str. Aries - bvd. Carol I, incidenta in str. Calea Bucuresti (axa de traversare Est-Vest), functioneaza in prezent, la ora de varf 13:00 - 14:00, peste capacitatea de circulatie, la nivel de serviciu F, in conditiile aparitiei iminente a congestiei la cea mai insemnata restrictionare accidentala a circulatiei;
- Vitezele de circulatie sunt foarte scazute, de ordinul 13 km/h, ceea ce conduce la o fluenta de asemenea redusa (0.20), apropiata de pragul inferior de 0.15;
- Din datele de trafic disponibile, rezulta ca portiunea analizata are si un varf de trafic in intervalul 16:00 - 17:00, cu aceleasi conditii de circulatie dificile.

In aceste conditii, aplicarea masurilor de imbunatatire a conditiilor de circulatie prin reducerea ciclurilor de semaforizare sau optimizarea acestora de-a lungul arterei, sunt valabile doar pe termen scurt, nerezolvand problematica procesarii fluxurilor de trafic actuale.

Din analiza impactului asupra traficului pasajului subteran reiese faptul ca acesta va absorbi 77% din traficul direct al segmentului de artera Carol I. Se desprind de asemenea urmatoarele concluzii:

- Fluenta redusa (0.2) a traficului de suprafata pe succesiunea de intersectii dintre Calea Bucuresti si str. Fortunescu, apropiata de limita inferioara critica (0.15) se imbunatateste semnificativ trecand la o fluenta buna (0.37);
- Viteza medie de circulatie a traficului de suprafata se va imbunatati de la cca. 13 km/h la cca. 24 km/h, dar conducand, totusi la un nivel de serviciu nesatisfacator (E), la ora de varf, datorat succesiunii de semafoare.
- Pasajul subteran va asigura o fluenta foarte buna (0.76) a traficului, la o viteza medie de cca. 49 km/h.

Tunelul rutier va prelua astfel, traficul rutier pe relatia bulevardul Carol I - strada Aries, fiind pozitionat pe segmentul central si cel mai important al acestei axe rutiere, cu subtraversarea strazii A.I. Cuza si a strazii Imparatul Traian si isi propune solutia rezolvarea unor probleme de circulatie rutiera atat punctual, cat si cu impact zonal.

În plan zonal, pasajul auto asigura o accesibilitate mult imbunatatita pentru vehiculele care se deplaseaza dinspre zonele de Nord sau zonele de Sud ale municipiului catre artera Est-Vest a orasului, concretizata de: Calea Bucuresti - bulevardul Nicolae Titulescu - Calea Severinului, ce reprezinta sectoarele urbane ale drumurilor europene E70/DN6 - E574, sau, in sens invers, pentru vehiculele care se deplaseaza pe artera rutiera Est - Vest si urmeaza sa tranziteze orasul catre zona de Sud, respectiv catre DN55, DN56, sau catre ramura urbana sudica a E70/DN6, iesirea catre Caracal.

Într-un plan mult mai larg, se faciliteaza un acces auto mai bun intre Ocolitoarea de Nord a Craiovei (DN65F) si zona adiacenta ocolitoarei, catre Sud-ul municipiului, respectiv catre portile de intrare in oras dinspre Calafat (E79/DN56), Bechet (DN55), sau Caracal (E70). Realizarea in cursul anului 2010 a unui prim tronson din Ocolitoarea de Sud a municipiului, respectiv segmentul de legatura dintre E574 si E70/DN6, iar in cursul anului 2011 a unui al doilea tronson de legatura intre E70/DN6 si respectiv DN55, DN56/E79, va face din zona centrala a municipiului, in care se afla si pasajul subteran, o zona pivot pentru traficul rutier.

Înspre Nord se asigura o legatura rutiera mai rapida cu Gara Craiova si cu DN 65C (Craiova - Horezu - Balcesti) si cu soseaua ocolitoare de Nord a municipiului Craiova. De asemenea, prin cresterea vitezei de tranzitare a zonei centrale se asigura o legatura mai facila cu DN55 (Craiova - Bechet) si DN56 (Craiova - Calafat), spre punctele vamale de la granita cu Bulgaria. Aceste legaturi sunt cu atat mai importante cu cat prin modernizarea acestora si perspectiva realizarii podului peste Dunare de la Calafat, interesul catre aceste artere rutiere nationale va creste foarte mult.

Contributia adusa de acest pasaj la cresterea mobilitatii generale va duce la reducerea emisiilor poluante, prin reducerea aglomeratiei si ambuteiajelor auto, la efecte economice pozitive

care vor putea fi resimțite atât de cetățeni, locuitori ai polului de creștere Craiova, de firme și agenții economici și în ansamblu de toți participanții la traficul rutier din zona.

Ca impact la nivelul zonei centrale a municipiului, pasajul subteran, împreună cu amenajările de la nivelul solului și modificările geometriei părții carosabile a bulevardului Carol I și a străzii Arieș, precum și ale intersecțiilor cu străzile adiacente, se poate aprecia că se va aduce o îmbunătățire sensibilă din punct de vedere al fluenței traficului pe sectorul din artera rutieră bv Carol I - str. Arieș, o creștere a vitezei medii de circulație a autovehiculelor, o sistematizare mai bună și implicit eliminarea unor puncte conflictuale din traficul auto, la nivelul zonei de referință.

Având în vedere imediata vecinătate cu zona centrală istorică a orașului, ce va deveni pietonală - printr-un proiect propus prin PID PC - și asupra căreia urmează a se interveni masiv în vederea punerii în valoare a construcțiilor și elementelor arhitecturale și istorice din vechiul Centru al Craiovei, realizarea pasajului constituie o soluție binevenită într-o zonă care, altfel, va deveni cvasiaglomerată, cu tot mai multe ambuteiaje, cu riscuri tot mai ridicate de producere a evenimentelor rutiere, în care poluarea atmosferică și cea fonică se vor accentua continuu, scăzând vertiginos confortul urban al locatarilor din zona de impact și al participanților la trafic (pietoni și conducători auto).

Zona centrală este extrem de importantă și din punct de vedere al traficului generat de mijloacele de transport în comun, aceasta reprezentând o intersecție a celor mai importante trasee de transport public, cu numeroase ambuteiaje, cu viteză medie de circulație extrem de redusă (care în perioadele de vârf de trafic coboară sub 20 km/h), cu o poluare atmosferică importantă datorată noxelor emise de autovehicule și, în concluzie, cu un disconfort urban semnificativ generat de toate aceste probleme.

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

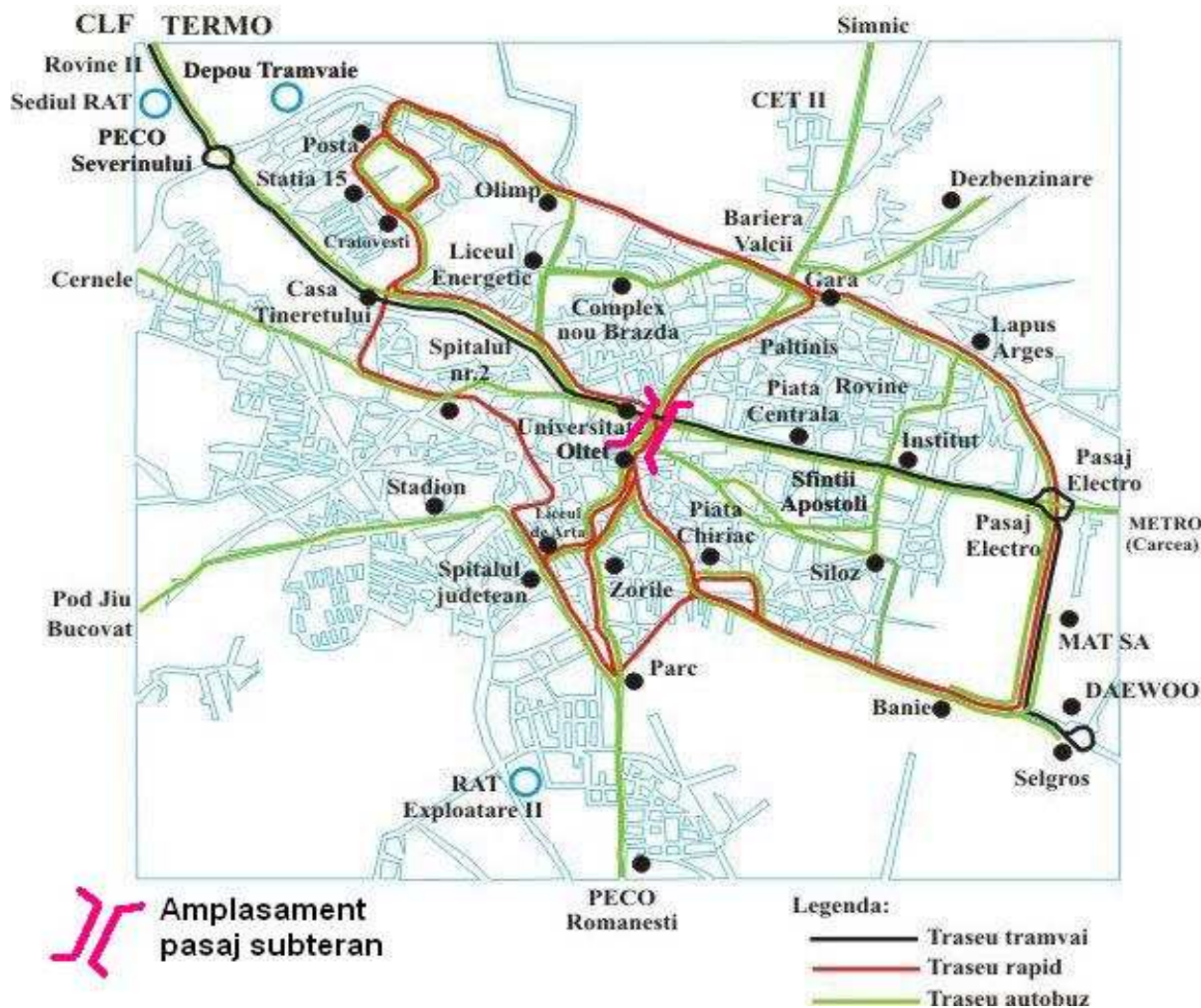
Lungimea rețelei de transport	Tramvaie	Autobuze
	34,4 km cale simplă	20 km traseu (inclusiv Bacriz)
Parcul inventar din dotare	37 buc	142 buc. autobuze medii 44 buc. microbuze
Numărul de călători transportați anual	24.580.100 călători	46.560.700 călători
Numărul de călători transportați în luna de vârf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

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

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

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

100 PECO Severinului - Pasaj Electroputere
101 CLF - Pasaj Electroputere - Daewoo
102 TERMO - Pasaj Electroputere - Daewoo



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

- lucrărilor de îmbunătățire a infrastructurii rutiere din Municipiul Craiova,
- optimizarea condițiilor din mijloacele de transport;
- resistemizarea și reamenajarea rețelei rutiere din oraș prin crearea de rute ocolitoare centrului orasului pentru a preîntâmpina aglomerările produse la orele de vârf;
- demararea unor campanii susținute de sensibilizare a participanților la trafic în vederea adoptării unui compartament de trafic rutier în siguranță;
- mărirea frecvenței de succedare a mijloacelor de transport în comun;
- executarea de lucrări de reamenajare și modernizare a rețelei carosabile din oraș;
- suplimentarea numărului de locuri de parcare;
- introducerea de noi linii de transport în comun, pe traseele mai aglomerate;

- condițiile de călătorie din autobuze;
- lipsa adăposturilor în stațiile de autobuz.

Dintre cele 16 linii de autobuze, 5 trasee de autobuz vor tranzita pasajul subteran si anume:

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

Traseul 24 se desfasoara pe ruta PECO Romanesti - Oltet - Siloz - Lapus Arges, avand un numar de 28 de statii. Cele mai importante si aglomerate statii ale acestui traseu sunt: Spitalul nr.1 si Parcul Nicolae Romanescu, un punct de interes maxim pentru locuitorii municipiului si de asemenea punct de atractie pentru turisti.

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.

IMPACTUL PROIECTULUI IN CONTEXT ECONOMIC

In context economic, pasajul subteran asigura cai de acces catre Termocentrala CET II, ce reprezinta industria energetica si 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).

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:

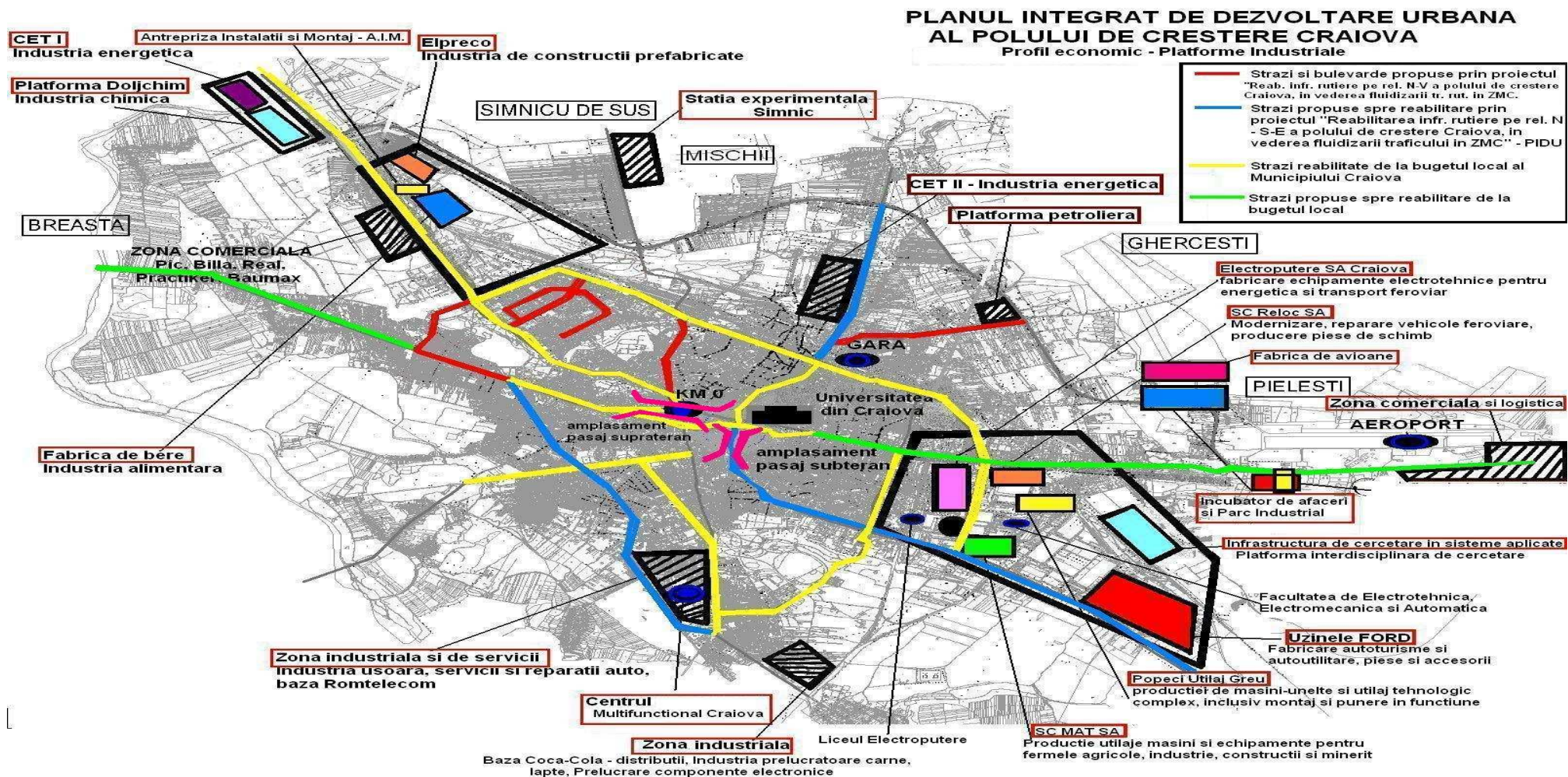
- „Centru de dezvoltare tehnologica si excelenta in afaceri Craiova”;
- „BUSINESS Center SUD Craiova”;
- „Centru de sprijin al IMM-urilor si institutelor de cercetare si inovare in domeniul automobilelor”.

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.

In acest context, dupa cum se va observa si din harta prezentata mai jos, eforturile Primariei Municipiului Craiova s-au concentrat atat spre amenajarea unor structuri noi si moderne, care sa rezolve eficient problemele existenta de trafic, cat si spre reabilitarea si modernizarea unor strazi si bulevarde cu mare impact economic si care sa 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.

Ghidul Solicitantului

Formular standard B - Cerere de finantare proiect



<semnatura>

<stampila>

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 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:

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

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

2. 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 acestora 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.

3. 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 - Bdv. 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 „Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova - Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries” il vizeaza este reprezentat de locuitorii municipiului Craiova care, conform ultimului comunicat al Institutului National de Statistica, publicat in anul 2009, erau in numar de **298.643**. Acestia vor beneficia de crearea unei infrastructuri de transport moderne ce presupune imbunatatirea accesibilitatii locale, a mobilitatii populatiei, 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 Centrul istoric al municipiului Craiova, centru ce se afla in imediata amplasare a pasajului supraterran.

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 pasajului subteran 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 pe una dintre cele mai importante axe de transport rutier, respectiv Nord-Sud.

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

Aceasta categorie va obtine cele mai mari beneficii in urma implementarii proiectului. Realizarea pasajului subteran 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. Conform Studiului de trafic realizat pentru proiectul „Pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries”, traficul incident dinspre bvd. Carol I este la nivelul anului 2010, la ora de varf 13:00 - 14:00 de 3.353 vehicule/ora iar cresterea traficului in urmatoorii 10 ani (orizontul 2020) este estimata la 4221 vehicule/ora si ai caror operatori reprezinta beneficiari directi ai proiectului.

Fora de munca. Conform datelor obtinute de la INS-Dolj, in anul 2007, forta de munca se compune din **98.560 persoane**, din care 36.202 persoane lucreaza in industrie. In comerț lucrează 23.562 persoane, in administratia publica lucrează 3.401 persoane, 8.139 in invatamant si 7.647 persoane in sanatate si asistenta sociala.

Analizand aceste informatii, putem observa ca cel mai mare procentaj il detin persoanele ce lucreaza in industrie. In municipiul Craiova, industria este reprezentata de marile intreprinderi ce isi gasesc amplasamentul pe cele doua platforme industriale respectiv, Nord - Vest si Sud - Est, linia de tramvai fiind primul mijloc de transport public in comun ce asigura mobilitatea intre cele doua platforme. Astfel, preluarea traficului electric prin reabilitarea liniei de tramvai cale dubla pe lungimea pasajului supraterran va aduce beneficii fortei de munca

Beneficiari indirecti:

Agentii economici. Este de asteptat ca implementarea proiectului sa genereze un impact pozitiv asupra activitatii economice din zona metropolitana. Astfel, fluidizarea traficului va creste gradul de dezvoltare al zonei pe relatia Nord-Sud, va sprijini investitiile importante din cadrul polului de crestere si va trezi interesul altor investitori pentru amplasarea afacerilor in aceasta zona. De

asemenea, trebuie luata in considerare si dezvoltarea activitatilor generate de cresterea traficului. Prin fluidizarea traficului vor avea de castigat firmele si institutiile din zona Univesitatii intrucat acestea vor deveni mai accesibile pentru clientii lor dar va reprezenta si o cale de acces pentru forta de munca angajata in cadrul institutiilor publice si private amplasate in centrul istoric al orasului, in special in conditiile in care circulatia rutiera va fi inchisa in aceasta zona.

Realizarea pasajului denivelat subteran va genera un trafic sporit, va imbunatati conditiile de trafic pentru operatorii de vehicule si va facilita accesul la centrul orasului si la zona metropolitana, regiunea Oltenia si regiunile invecinate. Aceasta consecinta este semnificativa din punct de vedere al tuturor categoriilor de beneficiari, intrucat serviciile de transport sunt bine dezvoltate in zona ce conecteaza regiunile istorice Banat si Muntenia.

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

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

Studentii. La nivelul anului 2008, Universitatea din Craiova numara un total de **32.000 de studenti** inscrisi la toate formele de invatamant superior (licenta, masterat si doctorat). In conditiile in care Universitatea este amplasata in zona centrala a municipiului si in imediata vecinatate atat a pasajului suprateran cat si a pasajului subteran, investitia de fata va asigura mobilitatea studentilor din municipiul Craiova.

2.3.5 Activitatile proiectului

A. ACTIVITATI DESFASURATE INAINTE DE DEPUEREA CERERII DE FINANTARE

1. Elaborare documentatie de proiectare

1.1. Achizitie și execuție studiu de fezabilitate

În conformitate cu prevederile OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare, Municipiul Craiova, în calitate de autoritate contractantă, a efectuat toate etapele procesului de achiziție publică pentru atribuirea contractului de servicii Elaborarea Studiului de Fezabilitate și a documentelor suport pentru construirea pasajului subteran în vederea descongestionării traficului rutier din Zona Metropolitană Craiova. Astfel, după ce au fost alocate fondurile necesare prin bugetul local de venituri și cheltuieli pe anul 2008, contractul de proiectare a fost cuprins în Programul anual al achizițiilor publice, întocmit conform prevederilor HG 925/2006 pentru aprobarea normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de achiziție publică din OUG 34/2006. Având în vedere valoarea estimată, contractul de servicii s-a atribuit prin achiziție directă, conform prevederilor art. 19 din OUG 34/2006. Serviciile au fost prestate în termenul și condițiile impuse prin contractul de proiectare încheiat cu S.C. GRANT CPC S.R.L. și a fost recepționat, verificat și avizat în condițiile legii.

Într-un HCL nr. 306/25.06.2009 a fost aprobat studiul de fezabilitate pentru investiția „Realizare pasaj denivelat subteran pe sub intersecția străzii Aries cu strada A.I.Cuza și, respectiv, cu str.Împaratul Traian, în vederea preluării traficului auto pe bvd Carol I- Str. Aries” și s-au aprobat indicatorii tehnico-economici ai investiției, așa cum au rezultat din evaluarea preliminară a acestei faze de proiectare. Urmare a întocmirii Proiectului Tehnic și analizei în detaliu a amplasamentului pasajului, precum și a elaborării unor studii de teren mai aprofundate, s-a constatat că sunt necesare o serie de intervenții ce nu au fost cuprinse inițial dar care sunt strict necesare pentru executia lucrarilor și functionarea ulterioara a infrastructurii propuse.

Deoarece conform cap. II.1.2. din Ghidul Solicitantului, trebuie să se asigure concordanța dintre informațiile furnizate prin studiul de fezabilitate și cele din proiectul tehnic, la solicitarea Primăriei Municipiului Craiova, proiectantul inițial al Studiului de Fezabilitate, SC GRANT CPC, a reactualizat Studiul de Fezabilitate și Devizul General al investiției, acesta fiind aprobat prin HCL nr. 378/30.09.2010. Având în vedere că la stabilirea indicatorilor tehnico-economici în Studiul de Fezabilitate reactualizat în preturi decembrie 2009, s-a cuprins cota de TVA de 19%, datorită modificării Legii 571/2003 privind Codul fiscal, prin OUG 58/2010, respectiv modificarea taxei pe valoare adăugată de la 19% la 24%, în conformitate cu prevederile art. 63 alin. (4) litera a) din Legea 215/20.02.2007 republicată, privind administrația publică locală, prevederile art. 44 alin. (4) din Legea 273/29.06.2006 privind finanțele publice locale și art. 5 din Anexa 4 la HG 28/2008 privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, **Devizul general** privind cheltuielile necesare realizării investiției “Realizare pasaj denivelat subteran pe sub intersecția străzii Aries cu strada A.I.Cuza și, respectiv, cu str.Împaratul Traian, în vederea preluării traficului auto pe bvd Carol I- Str. Aries” **a fost refăcut, prin grija ordonatorului principal de credite** cu modificarea corespunzătoare a cotei privind TVA de 24%, pentru cheltuielile ce nu au fost efectuate. Devizul astfel refăcut, înregistrat cu nr. 102.704/19.07.2010, se va atașa la documentele prezentei cereri de finanțare, alături de hotărârea de aprobare a Studiului de Fezabilitate.

1.2 Obținere avize, acorduri, inclusiv CU, AC

Planul Urbanistic General al municipiului Craiova propune modificări importante în trama strădala existentă, prin deschiderea de noi artere de circulație, lărgirea unor străzi existente și

realizarea a doua pasaje, unul suprateran si unul subteran, acordand astfel prioritate arterelor de importanta majora. In conformitate cu prevederile Legii nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismul, construirea pasajului denivelat subteran, a fost inclusa in prevederile planului de urbanism general dupa elaborarea si aprobarea, prin HCL nr. 288/2008, a Planului Urbanistic Zonal referitor la amenajarea unui pasaj subteran, în municipiul Craiova, pe sub intersectia strazii Aries cu strada A.I.Cuza si, respectiv, cu str.Imparatul Traian, in vederea preluarii traficului auto pe bvd Carol I- Str. Aries.

In conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, in vederea întocmirii documentatiei tehnice pentru autorizarea executarii lucrarilor de construire - D.T.A.C., a fost emis initial certificatul de urbanism nr. 1251/22.05.2009, inclusiv avizele si acordurile solicitate iar ca urmare a reactualizarii Studiului de Fezabilitate s-a emis C.U. nr. 370/25.02.2010. Prin Certificatul de urbanism au fost mentionate elementele privind regimul juridic, economic și tehnic al amplasamentului pasajului denivelat subteran, cerințele urbanistice care urmează să fie îndeplinite, precum și lista cuprinzând avizele și acordurile legale, necesare în vederea autorizării.

Ca urmare, au fost depuse documentatii specifice si au fost obtinute avize si acorduri de la detinatorii de utilitati (Romtelecom S.A., Complexul Energetic Craiova, Compania de Apa Oltenia SA, SC Distrigaz Sud SA, Serviciul Public de Salubritate Craiova, CEZ Distributie Craiova, RA Transport pentru executia lucrarilor, avizul Ministerului Culturii si Cultelor - Directia Judeteana pentru Cultura, Culte si Patrimoniu Cultural National Dolj si avizul Politiei Rutiere a Municipiului Craiova. De asemenea, pentru avizul privind protectia mediului, ca urmare a parcurgerii etapei de incadrare, conform Ordinului 860/2002, Agentia pentru Protectia Mediului Dolj a decis parcurgerea procedurii simplificate de avizare deoarece nu este necesara efectuarea evaluarii impactului asupra mediului. Conditiiile privind realizarea pasajului denivelat au fost mentionate in avizul transmis cu nr. 2644/08.04.2010. De asemenea, plata avizelor aferente pasajului denivelat a fost efectuata prin aplicarea cotei privind taxa pe valoare adaugata de 19%, conform prevederilor legale in vigoare, plati efectuate pana la data de 1.07.2010 data la care a intrat in vigoarea OUG 58/2010 pentru modificarea si completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal si alte masuri financiar-fiscale, si care a modificat cota privind taxa pe valoarea adaugata de la 19% la 24%, exceptie facand contravaloarea avizului privind protectia mediului, aviz care nu include TVA conform Ordinului 890/2009.

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

Documentatia tehnica pentru autorizarea executarii lucrarilor de construire - D.T.A.C. a fost depusa cu nr. de inregistrare urmand ca in maxim 30 de zile calendaristice sa fie eliberata Autorizatia de construire. Autorizația de construire constituie actul de autoritate al administrației publice locale pe baza căruia se asigură aplicarea măsurilor prevăzute de lege referitoare la amplasarea, proiectarea, executarea și funcționarea construcțiilor. Documentația depusa în vederea emiterii autorizației de construire este compusă, pe lângă cererea pentru emiterea autorizației de construire, completată cu elementele de identificare și datele tehnice conform D.T.A.C., din următoarele următoarele documente:

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

<semnatura>

<stampila>

- 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;

avizele și acordurile cerute prin certificatul de urbanism

1.3 Contractarea și execuția PT,PAC, DE

Prin bugetul local de venituri și cheltuieli al municipiului Craiova, au fost alocate fonduri pentru elaborarea Proiectului Tehnic, Proiect pentru Autorizația Construire și Detaliilor de execuție pentru construirea pasajului subteran, iar contractul de servicii pentru acest proiect a fost cuprins în Programul anual al achizițiilor publice din anul 2009, întocmit conform prevederilor legale privind achizițiile publice.

În conformitate cu prevederile OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, Municipiul Craiova, în calitate de autoritate contractantă, a efectuat toate etapele procesului de achiziție publică a serviciilor de proiectare. Pe parcursul întregului proces, la adoptarea tuturor deciziilor, s-au avut în vedere principiile privind nediscriminarea, tratamentul egal, recunoașterea reciprocă, transparența, proporționalitatea, eficiența utilizării fondurilor publice precum și asumarea răspunderii.

Valoarea estimată a serviciilor de proiectare, conform devizului general din cadrul Studiului de Fezabilitate, a fost de 1.246.598 lei exclusiv TVA iar în temeiul art. 20 alin 1 din OUG 34/2006, pentru atribuirea contractului de proiectare în fazele PT,PAC, DDE a fost aplicată procedura de licitație deschisă. Procedura a fost inițiată prin transmiterea spre publicare în SEAP a anunțului de participare nr. 73108/2.12.2009.

După evaluarea ofertelor și stabilirea ofertantului castigator a fost încheiat contractul de proiectare nr. 144.069/11.11.2009, cu Asocieria SC SEARCH CORPORATION SRL - SC GRANT CPC SRL. cu o valoare de 1.029.147,59 lei la care se adaugă TVA conform prevederilor legale (valoare a contractului care nu a fost achitată până la data de 1.07.2010 data la care a intrat în vigoare OUG 58/2010 pentru modificarea și completarea Legii nr. 571/2003 privind Codul fiscal și alte măsuri financiar-fiscale, și care a modificat cota privind taxa pe valoarea adăugată de la 19% la 24%).

Ca urmare a finalizării procedurii de atribuire a fost publicat anunțul de atribuire nr. 73108/02.12.2009 și în conformitate cu prevederile art. 211 din OUG 34/2006, a fost întocmit dosarul achiziției publice, care cuprinde documentele întocmite/primate de autoritatea contractantă în cadrul procedurii de atribuire precum și ofertele însoțite de documentele de calificare, dosar ce va sta la dispoziția echipei de proiect pentru pregătirea cererilor de rambursare precum și tuturor reprezentanților organismelor implicate în gestionarea și controlul fondurilor structurale, conform prevederilor legale.

Prestatorul a elaborat documentațiile prevăzute în contract în termenele și condițiile stabilite, documentația în faza PT, PAC, DDE fiind predată prin procesul verbal de predare - primire nr. 158.742/11.12.2009. Din analiza privind conformitatea proiectului tehnic, a detaliilor de execuție, caietelor de sarcini și listelor de cantități pentru „Construirea unui pasaj subteran în vederea descongestionării traficului rutier din Zona Metropolitană Craiova - Realizare pasaj denivelat subteran pe sub intersecția străzii Aries cu strada A.I.Cuza și, respectiv, cu str.Împaratul Traian, în vederea preluării traficului auto pe bvd Carol I- Str. Aries”, față de cerințele impuse prin documentația de atribuire, au fost solicitate proiectantului o serie de clarificări și completări la documentația tehnică.

Conform prevederilor Legii nr. 215/2001 privind administrația publică și a Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, după aprobarea SF prin HCL nr. 378/2010 de către consiliul local în calitate de autoritate publică locală deliberativă, a fost convocată Comisia Tehnico-Economică constituită la nivelul Primăriei Municipiului Craiova prin Dispoziția Primarului nr. 23.193/10.06.2010, care a avizat favorabil documentația tehnică în faza PT, prin Avizul nr. 30/2010. Avizul va fi atașat la hotărârea de aprobare a proiectului, respectiv HCL nr.

<semnatura>

<stampila>

B. ACTIVITATI DESFASURATE DUPA SEMNAREA CONTRACTULUI DE FINANTARE

2. Informare si publicitate

2.1. Comunicate de presa

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

Dupa semnarea contractului de finantare, respectiv la finalizarea activitatilor cuprinse in proiect, se vor elabora machetele pentru comunicatele de presa care vor fi transmise la OI - ADR SV Oltenia pentru avizare iar dupa primirea avizului, fiecare din cele doua comunicate va fi transmis pentru publicare intr-un ziar local. Ziarul va fi stabilit prin documentul justificativ necesar pentru achizitia directa conform procedurilor stabilite prin managementul calitatii implementat la nivelul Primariei Municipiului Craiova.

2.2. Achizitie si montare panouri si autocolante vizibilitate proiect

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

Vizibilitatea proiectului se va realiza în conformitate cu prevederile Manualului de Identitate Vizuală pentru Programul Operațional Regional, prin proiect fiind prevazute **patru panouri temporare, patru plăci permanente si autocolante**. Panourile temporare vor fi amplasate la fiecare extremitate a pasajului pe fiecare sens de mers, odata cu începerea lucrărilor și vor fi menținute pe întreaga perioada de execuție. Plăcile permanente vor fi montate în locul panourilor temporale în termen de șase luni de la finalizarea lucrărilor de construire a pasajului denivelat supradetaliat.

Valoarea estimată pentru achiziția si montarea panourilor necesare asigurarii vizibilității proiectului este de 16.000 lei exclusiv TVA, respectiv 2.790 euro, 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. 19 din OUG 34/2006, acesta activitate se va contracta prin achiziție directă.

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

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

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

<semnatura>

<stampila>

Regional, amplasarea acestor panouri va necesita elaborarea unei documentatii tehnice si obtinerea de certificat de urbanism si autorizatie de construire in conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991.

3. Urmărirea executiei lucrarilor prin diriginti de santier

3.1 Achizitie servicii dirigentie de santier

Valoarea estimată pentru activitatea de supervizare a lucrărilor prin diriginți de santier este de 439277 lei exclusiv TVA respectiv 103.141 Euro și a fost stabilită prin Devizul General, cap. 3.6 - Asistență tehnică, din cadrul Studiului de fezabilitate - elaborat de S.C. GRANT CPC S.R.L. Desi valoarea estimată pentru aceste servicii este sub limita de 125.000 euro, prevazuta de art. 124 din OUG 34/2006 pentru procedura de cerere de oferte, avand in vedere ca la momentul elaborarii prezentei cereri de finantare nu se poate aprecia valoarea maxima a contractelor de servicii similare pentru anul 2011 (preconizat pentru demararea procedurii de achizitie) in conformitate cu prevederile art. 20 alin 1 din OUG 34/2006, contractul de servicii se va atribui prin aplicarea procedurii de licitație deschisă. Procedura se va iniția prin transmiterea spre publicare în SEAP a anuntului de participare și a documentației de atribuire.

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

După această sesiune de deschidere, la ședințele comisiei de evaluare vor avea dreptul să participe numai membrii acesteia, iar acestea se vor desfășura numai la sediul autorității contractante, respectiv Primaria Municipiului Craiova, fiind verificate:

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

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

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

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

<semnatura>

<stampila>

3.2. Prestare servicii de dirigenție șantier

Prin Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții este instituit sistemul calității în construcții, sistem care conduce la realizarea și exploatarea unor construcții de calitate corespunzătoare, în scopul protejării vieții oamenilor, a bunurilor acestora, a societății și a mediului înconjurător. În acest sens, una din obligațiile Primăriei Municipiului Craiova, în calitate de investitor, este asigurarea verificării execuției corecte a lucrărilor prin diriginți de specialitate sau agenți economici de consultanță specializați, pe tot parcursul lucrărilor. Dirigințele de șantier este unul din factorii importanți care contribuie la realizarea lucrărilor cu respectarea cerințelor de calitate și încadrarea în valorile stabilite în contractul de execuție.

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

- verificarea existenței autorizației de construire, precum și a îndeplinirii condițiilor legale cu privire la încadrarea în termenele de valabilitate;
- verificarea concordanței dintre prevederile autorizației și ale proiectului;
- preluarea amplasamentului și a reperelor de nivelment și predarea acestora executantului, libere de orice sarcină;
- participarea împreună cu proiectantul și cu executantul la trasarea generală a construcției și la stabilirea bornelor de reper;
- predarea către executant a terenului rezervat pentru organizarea de șantier;
- studierea proiectului, a caietelor de sarcini, a tehnologiilor și procedurilor prevăzute pentru realizarea construcțiilor;
- verificarea existenței tuturor pieselor scrise și desenate, corelarea acestora, respectarea reglementărilor cu privire la verificarea proiectelor de către verificatori atestați și existența vizei expertului tehnic atestat, acolo unde este cazul;
- verificarea existenței programului de control al calității, cu precizarea fazelor determinante, vizat de Inspectoratul de Stat în Construcții;
- verificarea existenței și valabilității tuturor avizelor, acordurilor, precum și a modului de preluare a condițiilor impuse de acestea în proiect;
- verificarea existenței și respectarea "Planului calității" și a procedurilor/instrucțiunilor tehnice pentru lucrarea respectivă;
- verificarea respectării legislației cu privire la produsele pentru construcții, respectiv: existența documentelor de atestare a calității, corespondența calității acestora cu prevederile cuprinse în documentele de calitate, proiecte, contracte;
- interzicerea utilizării produselor pentru construcții necorespunzătoare sau fără certificate de conformitate, declarație de conformitate ori fără agrement tehnic (pentru materialele netradiționale);
- urmărirea realizării construcției în conformitate cu prevederile proiectelor, caietelor de sarcini, ale reglementărilor tehnice în vigoare și ale contractului;
- verificarea respectării tehnologiilor de execuție, aplicarea corectă a acestora în vederea asigurării nivelului calitativ prevăzut în documentația tehnică, în contract și în normele tehnice în vigoare;
- interzicerea executării de lucrări de către persoane neautorizate conform reglementărilor legale în vigoare;
- participarea la verificarea în faze determinante;
- efectuarea verificărilor prevăzute în reglementările tehnice și semnarea documentelor întocmite ca urmare a verificărilor (proces-verbale în faze determinante, proces-verbale de lucrări ce devin ascunse etc.);
- interzicerea utilizării de tehnologii noi neagreementate tehnic;
- asistarea la prelevarea probelor de la locul de punere în operă;

- urmărirea realizării lucrărilor din punct de vedere tehnic, pe tot parcursul execuției acestora, și admiterea la plată numai a lucrărilor corespunzătoare din punct de vedere cantitativ și calitativ;
- transmiterea către proiectant (prin intermediul investitorului) a sesizărilor proprii sau ale participanților la realizarea construcției privind neconformitățile constatate pe parcursul execuției;
- dispunerea opririi execuției, sau, după caz, a refacerii lucrărilor executate necorespunzător de către executant, în baza soluțiilor elaborate de proiectant și vizate de verificatorul de proiecte atestat;
- verificarea respectării prevederilor legale cu privire la cerințele stabilite prin Legea nr. 10/1995, cu modificările ulterioare, în cazul efectuării de modificări ale documentației sau adoptării de noi soluții care schimbă condițiile inițiale;
- urmărirea respectării de către executant a dispozițiilor și/sau a măsurilor dispuse de proiectant/de organele abilitate;
- preluarea documentelor de la constructor și proiectant și completarea cărții tehnice a construcției cu toate documentele prevăzute de reglementările legale;
- urmărirea dezafectării lucrărilor de organizare de șantier și predarea terenului deținătorului acestuia;
- asigurarea secretariatului recepției și întocmirea actelor de recepție;
- urmărirea soluționării obiecțiilor cuprinse în anexele la procesul-verbal de recepție la terminarea lucrărilor și realizării recomandărilor comisiei de recepție;
- predarea către investitor/beneficiar a actelor de recepție și a cărții tehnice a construcției în maxim 15 zile calendaristice de la recepția la terminarea lucrărilor, aceasta fiind principala condiție pentru finalizarea contractului.

Cartea tehnică va fi completată cu modificările survenite până la recepția finală prin grija managerului tehnic din echipa de implementare.

Pe parcursul derulării contractului dirigintele de șantier va ține permanent legătura cu membrii echipei de implementare a proiectului și va prezenta rapoarte periodice privind stadiul execuției lucrărilor corelat cu graficul detaliat de execuție a lucrărilor prezentat de constructor, după semnarea contractului de lucrări.

4. Asistența tehnică din partea proiectantului pentru execuția lucrărilor

4.1. Achiziție servicii de asistență tehnică

Conform Devizului General, cap. 3.6 - Asistență tehnică, din cadrul Studiului de fezabilitate - elaborat de S.C. GRANT CPC S.R.L., valoarea estimată pentru activitatea de **asistență tehnică din partea proiectantului pe parcursul execuției lucrărilor** este de 439277 lei exclusiv TVA respectiv 103.141 Euro. Prin contractul de proiectare nr. 144.069/11.11.2009, pentru faza PT, PAC, DDE nu a fost prevăzută obligativitatea asigurării asistenței tehnice pe parcursul execuției lucrărilor din partea proiectantului, iar ca urmare aceasta va asigura doar serviciile stabilite prin Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, respectiv prezenta la fazele determinante și **stabilirea modului de tratare a defectelor apărute în execuție, din vina proiectantului.**

Având în vedere că, în conformitate cu prevederile Legii nr. 10/1995, una din obligațiile investitorului este de a acționa în vederea soluționării neconformităților, a defectelor apărute pe parcursul execuției lucrărilor de orice natură, pentru a putea acționa în această privință, este necesară achiziția serviciilor privind asistența tehnică din partea proiectantului, urmând ca serviciile să fie prestate în funcție de natură și volumul neconformităților/defectelor apărute. Având în vedere valoarea estimată, sub pragul limită de 125.000 euro, în conformitate cu prevederile art. 124 din OUG 34/2006 se va aplica procedura de cerere de oferte. După aprobarea contractului de finanțare, această procedură se va iniția prin transmiterea spre publicare în SEAP a invitației de participare și a documentației de atribuire cu cel puțin 10 zile înainte de termenul limită de depunere a ofertelor.

În conformitate cu prevederile art. 71 din HG 925/2006 pentru aprobarea normelor de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractelor de achiziție publică din OUG 34/2006, pentru atribuirea contractului de servicii de supervizare a lucrărilor va fi desemnată o comisie de evaluare care va deschide ofertele la data și locul indicate în invitația de participare. Cu această 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.

După această sesiune de deschidere, la ședințele comisiei de evaluare vor avea dreptul să participe numai membrii acesteia, iar acestea se vor desfășura numai la sediul autorității contractante, fiind verificate:

- îndeplinirea criteriilor de calificare de către ofertanți conform cerințelor din documentația de atribuire;
- propunerile tehnice prezentate de ofertanți, din punctul de vedere al modului în care acestea corespund cerințelor minime din caietul de sarcini;
- propunerile financiare prezentate de ofertanți, din punctul de vedere al încadrării în valoarea alocată pentru această 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.

Toți operatorii economici participanți la procedura de atribuire a contractului de servicii de asistență tehnică din partea proiectantului pe parcursul execuției lucrărilor, vor fi informați asupra rezultatului aplicării procedurii, iar ofertanților declarați necâștigători li se vor comunica caracteristicile și avantajele relative ale ofertei câștigătoare în raport cu ofertele necâștigătoare precum și numele ofertantului căruia urmează să i se atribuiască contractul de achiziție publică. După expirarea perioadei legale privind rezultatul aplicării procedurii se va încheia contractul de servicii cu ofertantul declarat câștigător în conformitate cu prevederile art. 205 din OUG 34/2006, care va fi valabil pe toată perioada de valabilitate a contractului de finanțare.

4.2. Prestare servicii de asistență tehnică

Activitățile și sarcinile prestatorului vor fi stabilite prin contractul de achiziție și vor consta în principal în acțiunea în vederea soluționării neconformităților, a defectelor apărute pe parcursul execuției lucrărilor de orice natură, la solicitarea investitorului, respectiv a managerului echipei de implementare. Toate documentațiile solicitate vor fi furnizate în cele mai mici detalii astfel încât finalitatea procesului complex de execuție-proiectare să fie realizarea unei lucrări de calitate.

5. Contractarea și execuția lucrărilor

5.1 Contractarea lucrărilor

În conformitate cu prevederile OUG nr. 34/2006 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare, Municipiul Craiova prin aparatul de specialitate, în calitate de autoritate contractantă, va efectua toate etapele procesului de achiziție publică, după parcurgerea cărora se vor finaliza lucrările de construire a pasajului denivelat subteran în municipiul Craiova, ca urmare a atribuirii contractului de achiziție publică.

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

Valoarea estimată a lucrărilor, stabilită prin devizul general din cadrul Studiului de fezabilitate, elaborat de S.C. GRANT CPC S.R.L. este de **41.787.957** lei exclusiv TVA, reprezentând **9.916.223** Euro iar în conformitate cu prevederile art. 20 alin 1 din OUG 34/2006, contractul de lucrări se va atribui prin aplicarea procedurii de licitație deschisă.

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

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

Pentru întocmirea documentației de atribuire a contractului de lucrări pentru obiectivul „**Construirea unui pasaj subteran în vederea descongestionării traficului rutier din Zona Metropolitană Craiova - Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersecția strazii Aries cu str. A.I.Cuza și respectiv cu str. Împăratul Traian în vederea preluării traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries**”, în conformitate cu prevederile Legii nr. 215/2001 privind administrația publică locală, Primarul Municipiului Craiova va numi prin dispoziție, o comisie formată din membrii Serviciului Achiziții Publice la care se vor adăuga specialiști din cadrul direcțiilor de specialitate ale Primăriei Municipiului Craiova. Astfel se asigură unul dintre principiile care stau la baza atribuirii contractului de achiziție publică, respectiv respectarea principiului privind asumarea răspunderii prin determinarea clară a sarcinilor și responsabilităților persoanelor implicate în procesul de achiziție publică, urmărindu-se asigurarea profesionalismului, imparțialității și independenței deciziilor adoptate pe parcursul derulării acestui proces.

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

- informații generale privind autoritatea contractantă: adresă, inclusiv telefon, fax, e-mail, persoane de contact, mijloace de comunicare etc.;
- instrucțiuni privind date limită care trebuie respectate și formalități care trebuie îndeplinite în legătură cu participarea la procedura de atribuire;
- cerințele minime de calificare, precum și documentele care urmează să fie prezentate de ofertanți pentru dovedirea îndeplinirii criteriilor de calificare și selecție;
- caietul de sarcini respectiv Proiectul tehnic piese scrise și desenate, Caiete de sarcini pe specialități și Listele de cantități elaborate de proiectant;
- instrucțiuni privind modul de elaborare și de prezentare a propunerii tehnice și financiare;
- informații detaliate și complete privind criteriul de atribuire aplicat pentru stabilirea ofertei câștigătoare;
- instrucțiuni privind modul de utilizare a căilor de atac;
- informații referitoare la clauzele contractuale obligatorii.

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

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

Documentația de atribuire va fi pusă la dispoziția operatorilor economici care vor avea la dispoziție o perioadă de 60 zile pentru depunerea ofertelor. În aceasta perioadă operatorii economici pot solicita clarificări, carora li se va răspunde, în mod clar, complet și fără ambiguități, cât mai repede posibil, într-o perioadă care nu va depăși 3 zile lucrătoare de la primirea unei astfel de solicitări. Răspunsurile, însoțite de întrebările aferente, vor fi transmise către toți operatorii economici care au obținut documentația de atribuire, luând măsuri pentru a nu dezvălui identitatea celui care a solicitat clarificările respective precum și a celorlalți participanți la procedura de atribuire.

Comisia pentru evaluarea ofertelor va avea următoarele atribuțiuni:

- deschiderea ofertelor la data și locul indicate în anunțul de participare; cu aceasta ocazie se va întocmi un proces-verbal de deschidere, conform prevederilor legale, semnat atât de membrii comisiei, cât și de reprezentanții ofertanților prezenți la deschiderea ofertelor;
- verificarea îndeplinirii criteriilor de calificare de către ofertanți conform cerințelor din documentația de atribuire; și a propunerilor tehnice prezentate de ofertanți, din punctul de vedere al modului în care acestea corespund cerințelor minime din caietul de sarcini;
- verificarea propunerilor financiare prezentate de ofertanți, din punctul de vedere al încadrării în valoarea indicatorilor tehnico-economici aprobați pentru obiectivul de investiție „**Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries**”, precum și, dacă este cazul, analiza ofertelor cu un preț aparent neobișnuit de scăzut în raport cu ceea ce urmează a fi executat, conform art. 202 din OUG 34/2006;
- stabilirea ofertelor inacceptabile sau neconforme și a motivelor care stau la baza încadrării ofertelor respective în această categorie și stabilirea ofertelor admisibile;
- aplicarea criteriului de atribuire, astfel cum a fost prevăzut în documentația de atribuire, și stabilirea ofertei câștigătoare;
- elaborarea raportului procedurii de atribuire.

După aprobarea de către Primarul Municipiului Craiova a raportului de atribuire, se vor transmite, conform prevederilor legale, comunicările privind rezultatul procedurii de atribuire. Pentru ofertele respinse comunicările vor conține informații privind motivele care au stat la baza deciziei de 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 întocmi dosarul achiziției publice, care cuprinde documentele întocmite/primate de autoritatea contractantă în cadrul procedurii de atribuire precum și ofertele însoțite de documentele de calificare.

5.2. Executia lucrarilor

Axa B-dul Carol I - Str. Aries face parte din reseaua majora de circulatie a municipiului Craiova, este de categoria I conform STAS 10144/1 - 1990 si are in prezent o parte carosabila cu latimea cuprinsa intre 14.00 m si 20.00 m cu 2 (doua) benzi de circulatie pe sens.

Prima parte a traseului analizat, de la intersectia cu Calea Bucuresti si Str. A.I. Cuza se desfasoara pe un plan ascendent, realizandu-se astfel diferenta topografica de nivel dintre partea joasa a proiectului de langa Calea Bucuresti si partea mai inalta din zona Str. A.I. Cuza.

Pasajul ce urmeaza a fi realizat, se amplaseaza pe directia bd. Carol I - str. Aries, avand ca obiectiv fluidizarea traficului pe directia nord - sud a Municipiului Craiova. Latimea pasajului intre fetele peretilor, a fost dimensionata astfel incat sa asigure doua benzi de circulatie (cate una pentru fiecare sens de circulatie), precum si cate un trotuar tehnologic de o parte si de alta a caii. Exceptie de la aceasta regula, fac rampele de acces in pasaj, la care s-au asigurat pentru iesirea din pasaj cate doua benzi de circulatie, mentinandu-se cate o singura banda pentru accesul in pasaj.

In sectiune transversala, elementele de gabarit ale pasajului s-au stabilit prin Studiul de Fezabilitate aprobat de Consiliul Local al Municipiului Craiova prin HCL nr. 378/2010. Astfel, partea carosabila cu doua benzi de circulatie a fost stabilita la 7.80 m (2x3.90 m), iar trotuarele pietonale la 0,50 m, acestea fiind destinate exclusiv personalului tehnic de intretinere. Pasajul inferior consta in realizarea a doua aliniamente paralele de pereti alcatuiti din pereti mulati cu grosimea de 80 cm, intre care se va executa sapatura pana sub cota liniei rosii de subtraversare. Acesti pereti au rolul atat de ziduri de sprijin cat si de sustinere a suprastructurii.

Suprastructura pasajului inferior este alcatuita din grinzi prefabricate precomprimate cu corzi aderente (L=9.20 m si L=12.70; h=0.52 m) dispuse juxta pus pe banchetele de rezemare realizate la partea superioara a peretilor mulati. Peste aceste grinzi se toarna placa de suprabetonare prin intermediul careia se vor realiza si noduri de cadru cu peretii.

La nivelul excavatiei se va realiza un radier din beton armat, ce va avea rol de sprait permanent pentru cele doua siruri de pereti. Pentru o etansare cat mai buna, acesta va fi hidroizolat atat la intrados (prin turnarea peste betonul de egalizare a doua straturi de bitum filerizat), cat si la partea superioara (membrana de hidroizolatie cu protectie). In zona excavata, peretii decopertati realizati din pereti mulati, atat pe zona rampelor cat si pe cea acoperita, se vor acoperi cu un perete cortina realizat din placi prefabricate amprentate arhitectural.

Lungimea totala a pasajului este de 405.32 m, din care zona acoperita masoara 184.84 m iar rampele masoara 116,53 m - rampa din intersectia cu bvd. Carol I si 103,95 m - rampa Aries.

Scurgerea apelor din pasajul inferior se realizeaza printr-o canalizare care colecteaza apele de pe lungimea pasajului. Din aceasta canalizare, cu ajutorul unui sistem de canalizare, apele pluviale si subterane vor fi evacuate gravitational in canalizarea pluviala a orasului.

Solutia de amenajare a intersectiei Str. Aries cu Str. Imparatul Traian este de tip "minigiratie clasica cu insula centrala circulara". Prin intermediul acestei solutii sunt asigurate toate directiile de mers (inclusiv cele de intoarcere), cu o capacitate de circulatie sporita, in bune conditii de siguranta circulatiei, prezentand numar redus de puncte de conflict. Exceptie face accesul dinspre Str. Traian Demetrescu care se inchide, devenind zona pietonala. Pentru fiecare brat al intersectiei s-a prevazut cate o banda de circulatie la acces si una la evacuare.

Insula centrala va avea raza de 7,00 m. La baza insulei centrale, la interior, se va realiza un inel din pavele autoblocante de culoare rosie, cu o latime de 1,80m si o inclinare de 5-6%. Acest inel nu este destinat circulatiei, dar are rolul de a permite eventualelor vehicule lungi sa se inscrie pe calea inelara fara a degrada insula centrala.

Calea inelara se amenajeaza in jurul insulei centrale si are rol de colectare, selectare si distribuire a traficului. Latimea caii inelare va fi de 7,00 m, incadrata cu borduri denivelate. Aceasta latime a caii inelare (7,00 m) asigura incadrarea cu usurinta pe calea inelara a vehiculelor de transport public, precum si a eventualelor vehicule comerciale. Virajul la dreapta pe directia Str. Aries - Str. Imparatul Traian se executa in afara sensului giratoriu, prin intermediul unei bretele dedicate, in afara minigiratiei. Insula centrala si insulele de dirijare a circulatiei vor fi amenajate peisagistic ca zone verzi.

In intersectia Str. Aries cu Str. Eugeniu Carada si Str. C.D. Fortunescu regasim anumite constrangeri

datorita faptului ca aici fluxurile de trafic din pasaj si cele de la suprafata, functie de sensul de mers se reunesc sau se desprind. Pentru sporirea sigurantei circulatiei, rampa de iesire din pasaj prezinta o evazare materializata intr-o banda suplimentara necesara virajului la dreapta spre Str. Eugeniu Carada si Str. C.D. Fortunescu.

Pentru o mai buna canalizare a traficului, au fost prevazute insule denivelate de dirijare a circulatiei. La intersectia dintre Str.Ariesului cu Str. C.D.Fortunescu, precum si cu Str. Eugeniu Carada sunt permise numai viraje la dreapta. La intersectia dintre Str.Ariesului si Str. Eugeniu Carada s-a prevazut o insula de dirijare a circulatiei.

Instalatia electrica de iluminat a fost realizata in sistem de distributie radial. Din tabloul electric general T.G. se alimenteaza circuitele pentru:

- Iluminatul de zi (80,68kW);
- Iluminatul de noapte (8,17kW);
- Iluminatul de siguranta (27kW).

Pentru iluminatul de siguranta s-a prevazut un grup electrogen cu puterea de 65kVA si o sursa neintreruptibila / UPS de 40kVA cu o autonomie de 5 minute.

Rețelele si instalatiile tehnico-edilitare care sunt amplasate in ampriza sau in zonele laterale si posibil a fi afectate sunt:

- rețele telefonice interurbane subterane in canalizatie cat si in sapatura inclusiv camere de tragere;
- rețeaua de iluminat public stradal;
- semnalizari rutiere luminoase;
- rețeaua de canalizare pluviala si menajera subterana;
- rețeaua de alimentare cu apa oraseneasca;
- camine si aerisiri;

Lucrarile de semnalizare rutiera (marcaje longitudinale, transversale, diverse si laterale; indicatoare rutiere de reglementare, orientare si informare montate pe stalpi de semafor sau stalpi de iluminat din beton; semafoare pentru pietoni cu leduri, semafoare vehicule cu indicarea directiilor cu leduri, semafoare de avertizare galben intermitent cu leduri inclusiv automat dirijare trafic) si de protectie a circulatiei (parapete metalic zincat tip foarte greu cu nivel de protectie H3 amplasat pe grinda de coronament continua realizata la partea superioara a peretilor executati din pereti mulati) vor fi amplasate in spatiul stradal in sens longitudinal si transversal strazii in conformitate cu reglementarile in vigoare.

5.3. Recepția lucrărilor

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

Recepția se va organiza în două etape:

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

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

Executantul va comunica investitorului data terminării tuturor lucrărilor prevăzute în contract, printr-un document scris, confirmat de investitor beneficiar. O copie a comunicării va fi

transmisă de executant și reprezentantului investitorului pe șantier (dirigintei de șantier).

Investitorul va numi, prin dispoziția Primarului Municipiului Craiova, comisia de recepție, care va fi alcătuită din reprezentanți ai investitorului, specialiști în domeniu, inclusiv un reprezentant din cadrul Serviciului Control Disciplina în Construcții, care au ca sarcini de serviciu participarea în comisiile de recepție pentru toate lucrările efectuate în baza autorizațiilor de construire emise de Primăria 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 construcția pasajului denivelat supradetaliat la km 0 al municipiului Craiova.

În cazul în care admiterea recepției se face cu obiecții, în procesul - verbal de recepție se vor indica, în mod expres, acele lipsuri care trebuie remediate. Termenele de remediere se vor conveni cu executantul, dar ele nu vor depăși 30 zile.

2.3.6 Calendarul activităților

Nr. crt	Activitate/ subactivitate	Poziția/ persoana responsabilă cu implementarea activității	Anterior semnare contract finanțare	Anul 1												Anul 2												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																													
1.3	Contractarea și execuția PT, PAC, DE	-Manager achiziții -Manager tehnic																													
B ACTIVITATI DESFASURATE DUPA SEMNAREA CONTRACTULUI DE FINANTARE																															
2.	Informare si publicitate																														
2.1	Comunicate presa	-Manager financiar																													
2.2	Achizitie și montare panouri si autocolante vizibilitate proiect	-Manager achiziții -Manager tehnic																													
3.	Urmarire executie lucrari prin diriginti de santier																														
3.1	Achizitie servicii dirigentie santier	-Manager proiect -Manager achiziții -Manager tehnic																													
3.2	Prestare servicii de dirigentie santier	-Manager proiect -Manager tehnic																													
4.	Asistenta tehnica din partea																														

Nr. crt	Activitate/ subactivitate	Pozitia/ 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
	proiectantului pentru executie lucrari																														
4.1.	Achizitie servicii asistenta tehnica	-Manager achiziții -Manager tehnic																													
4.2.	Prestare servicii de asistenta tehnica	-Manager proiect -Manager tehnic																													
5.	Executie lucrari																														
5.1	Contractarea lucrărilor	-Manager proiect -Manager achiziții -Manager tehnic -Manager financiar																													
5.2	Execuția lucrărilor	-Manager proiect -Manager financiar -Manager tehnic																													
5.3	Recepția lucrărilor	-Manager proiect -Manager tehnic																													

2.3.7 Resursele materiale implicate in realizarea proiectului

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

Toti cei 18 functionari din cadrul acestei Directii au atributii si responsabilitati in domeniul scrierii si implementarii proiectelor cu finantare externa, indeplinind in cadrul echipelor de proiect diverse functii, cum ar fi manager proiect, responsabil financiar, responsabil tehnic.

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

Principalele atributii ale Biroului Implementare Proiecte si Programe de Dezvoltare constau in implementarea si monitorizarea proiectelor prioritare ale municipiului Craiova pentru care se obtin finantari nerambursabile externe si interne.

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

In cadrul Directiei Proiecte, Programe de Dezvoltare, Tehnica si Investitii, birourile sunt dotate cu mobilier, tehnica de telecomunicatie (telefon, fax, telefonie mobila), tehnica de calcul toti cei 18 salariatii 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 arcuri de plastic, 2 linii telefonice.

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

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

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

2.3.8 Rezultate anticipate

A. ACTIVITATI DESFASURATE INAINTE DE DEPUNEREA CERERII DE FINANTARE

Activitatea 1: Elaborare documentatie de proiectare

Subactivitatea 1.1. - Studiu de Fezabilitate realizat

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

Subactivitatea 1.3. - PT, PAC, DE realizate

B. ACTIVITATI DESFASURATE DUPA SEMNAREA CONTRACTULUI DE FINANTARE

Activitatea 2: Informare si publicitate

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

Subactivitatea 2.2. - 4 panouri publicitare temporare/4 placute permanente/??? autocolante

Activitatea 3: Urmarire executie lucrari prin diriginti de santier

Subactivitatea 3.1 - Servicii dirigentie de santier achizitionate

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

Activitatea 4: Asistenta tehnica din partea proiectantului pentru executie lucrari

Subactivitatea 4.1 - Servicii asistenta tehnica achizitionate

Subactivitatea 4.2: - Servicii de asistenta tehnica realizate

Activitatea 5: Executie lucrari

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

Subactivitatea 5.2: Executia lucrarilor

- pasaj subteran construit avand lungime 405,32 m;
- 2 cai cu cate o banda de circulatie de 3,50m amenajate;
- 3850 mp trotuare pentru intretinere de 1,00m amenajate;
- 1rampa Carol lungime 116,53m realizata;
- 3 statii de autobuz amenajate;
- 1 rampa Aries 103,95m realizata;
- 1 sistem de colectare, scurgere si evacuare a apei pluviale de pe partea carosabila prin guri de scurgere si tuburi colectoare din PVC cu preluare prin pompare in sistem automatizat realizat;
- 1100 ml parapete metalic zincat pe rampe si in pasaj realizate;
- 10 indicatoare rutiere de avertizare montate;
- 103 indicatoare rutiere de reglementare montate;
- 17 indicatoare rutiere de orientare si informare montate;
- 1041 mp marcaje rutiere orizontale realizate;
- 3 intersectii amenajate;
- 920 ml lucrari de deviere a retelelor de alimentare cu apa si canalizare realizate;
- 1 sistem de iluminat compus din corpuri de iluminat exterioare cu alimentare energie electrica si comanda aprinderii si stingerii iluminatului public aferent pasajului denivelat;

Subactivitatea 5.3: Receptia lucrarilor: **inregistrarea mijlocului fix pasaj subteran in domeniul public al municipiului Craiova**

2.4 Managementul proiectului

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

Echipa propusă pentru implementarea proiectului, a fost aprobata prin Referatul nr., referat ce este atasat la documentele aferente prezentei cereri de finantare alaturi de fisele de post si CV-uri, si are următoarea componență:

1. manager proiect

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

in cadrul echipei de proiect sunt nominalizate persoane din cadrul Directiei Proiecte, Programe de Dezvoltare, Tehnica si Investitii care, conform fișelor de post efectuează permanent activități de implementare a proiectelor cu finanțare externă.

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

- indeplinirea obiectivelor propuse prin proiect si a tuturor cerintelor impuse de finantator prin contractul de finantare;
- organizarea si coordonarea activitatii echipei de implementare a proiectului;
- avizarea calendarului de monitorizare a proiectului si repartizarea concreta a sarcinilor pentru fiecare membru al echipei de proiect
- Coordonarea activității de întocmire a cererilor de prefinanțare, dacă este cazul, a cererilor de rambursare, a rapoartelor de progres care însoțesc cererile de rambursare, precum și a graficului de depunere a cererilor de rambursare;
- Asigurarea legăturii echipei de implementare cu Organismul Intermediar și Autoritatea de Management pentru Programul Operațional Regional;
- Asigurarea desfășurării activității de evaluare internă a proiectului;
- controlul modului de indeplinire a diverselor faze impuse de derularea proiectului, incadrarea in grafic si in bugetul aprobat a activitatilor prevazute in proiect;
- identificarea eventualelor probleme aparute in derularea proiectului si luarea de masuri corective pentru buna desfasurare a acestuia;
- indeplinirea tuturor criteriilor de buna performanta impuse prin contractul de finantare.
- Asigurarea aplicării principiului egalității de șanse și al nediscriminării, precum și al protecției mediului, în derularea tuturor activităților prevăzute de proiect

Asistentul Managerului de proiect va fi responsabil de:

- Intocmirea calendarului de monitorizare a proiectului si refacerea acestuia ori de cate ori este necesar;
- organizarea de intalniri periodice intre membrii echipei de proiect cat si cu constructorul, in vederea monitorizarii stadiului de implementare a proiectului;
- organizarea administrativa a activitatii de implementare si evaluare a proiectului;
- sprijina managerul de proiect in toate activitatile desfasurate de acesta.

Managerul financiar va fi responsabil de:

- intocmirea notelor de fundamentare pentru cuprinderea in bugetul Consiliului Local al municipiului Craiova a sumelor necesare pentru implementarea proiectului;
- organizarea evidentei contabile si a inregistrarilor financiare;
- Întocmirea și transmiterea Organismului Intermediar a documentelor necesare pentru obținerea prefinanțării, conform formatului standard furnizat de Autoritatea de Management, precum și utilizarea acesteia în funcție de condițiile finanțatorului;
- Întocmirea cererilor de rambursare și a rapoartelor de progres aferente, precum și a Graficului de depunere a cererilor de rambursare și transmiterea acestora către Organismul Intermediar, în vederea obținerii rambursării cheltuielilor;
- Evaluarea periodică a estimărilor privind fluxurile de numerar și transmiterea Organismului Intermediar a previziunilor privind fluxurile financiare, pe toată perioada de implementare a proiectului, pe trimestre, în conformitate cu Graficul de depunere a cererilor de rambursare;
- corectitudinea efectuării platilor si a tuturor operatiunilor financiare din acest proiect conform cerintelor impuse prin contractul de finantare, cu respectarea prevederilor cu privire la costurile eligibile și neeligibile;
- urmarirea tuturor operatiunilor bancare prin contul proiectului;
- respectarea alocarilor bugetare conform bugetului prezentat in proiect;

- previzionarea si planificarea necesarului pentru plati;
- respectarea prevederilor cu privire la costurile eligibile si neeligibile;
- intocmirea si transmiterea catre aprobare a rapoartelor financiare in cadrul proiectului.

Managerul tehnic va fi responsabil cu:

- urmarirea incheierii contractului de executie de lucrari la timp si in conformitate cu specificatiile tehnice din dosarele de achizitie;
- coordonarea activitatii firmei de dirigentie de santier;
- primirea rapoartelor tehnice intocmite de firma de dirigentie de santier si verificarea acestora;
- urmarirea executarii lucrarilor de constructie in conformitate cu prevederile contractului de executie lucrari;
- verificarea incadrarii lucrarilor in graficul de executie;
- receptia lucrarilor.

Responsabilul achizitiei va avea responsabilitati privind:

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

Persoanele propuse pentru echipa de implementare, din cadrul Primariei Municipiului Craiova, au experiență în implementarea proiectelor cu finanțare nerambursabilă, aceasta reiesind din CV-urile anexate la cererea de 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 Primaria Municipiului CRAIOVA. Prin acest sistem certificat ISO 9001 managementul la cel mai înalt nivel, respectiv Primarul Municipiului Craiova, se asigura ca obiectivele calitatii, inclusiv acelea necesare pentru îndeplinirea cerintelor referitoare la produse/servicii sunt stabilite pentru functiile relevante si la nivelurile relevante ale organizatiei, asigurandu-se ca:

- se identifica toate procesele care se aplica si sunt tinute sub control prin intermediul procedurilor de sistem/ operationale;
- se stabileste succesiunea proceselor si interactiunea acestora;
- se asigura resursele necesare atât umane cât si logistice si financiare pentru fiecare procedura;
- se stabilesc actiunile ce asigura ca sunt respectate etapele si fazele de realizare a serviciilor sale.

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

- orientarea catre client;
- abordarea de tip proces;
- crearea de leaderi (leadership) care sa conduca echipe;
- implicarea personalului;
- abordarea sistemica la nivelul conducerii;
- îmbunatatirea continua;
- fundamentarea cu date si informatii a deciziilor;
- relatii reciproc avantajoase cu furnizorii.

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

- procese manageriale (de conducere): managementul resurselor, managementul resurselor umane, managementul proceselor, **managementul proiectelor**, managementul calitatii
- procese operationale (de baza);
- 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 autorizații;

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

2.5 Durata de implementare a proiectului

Durata de implementare a proiectului este de 28 luni.

2.6 Indicatori

INDICATORI	Valoare la inceputul perioadei de implementare	Valoare la sfarsitul perioadei de implementare
Rezultat imediat (direct)		
Structuri rutiere nou-create	0	1
Lungime pasaj subteran construit	0 m	405,32 m
Trotuare pentru intretinere amenajate	0	2
Lungime rampa Carol	0 m	116,53 m
Lungime rampa Aries	0 m	103,95 m
Lungime structura beton pasaj	0 m	184,84 m
Sensuri giratorii create	0	1
Indicatoare rutiere de avertizare, de reglementare, de orientare si informare montate	0	130
Suprafata marcaje rutiere orizontale realizate	0	1041 mp
Lungime retele de alimentare cu apa si canalizare deviate	1171ml	920 ml
Rezultate induse (indirecte) <i>(efecte pe termen mediu/lung)</i>		
Reducerea timpului de parcurgere a zonei	0,0311 h	0,00827 h
Cresterea vitezei cu care se circula in zona	13 km/h	49 m/h

2.7 Parteneri implicati in implementarea proiectului

- Proiectul urmeaza a fi implementat in parteneriat?

☐ Da

☒ Nu

2.8 Relatia cu alte programe, strategii, proiecte

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

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

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

In contextul de stat 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 noii 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 dispu-nerea unei retele infrastructurale, nejustificate economic, in anumite cazuri.
- Agravarea impactului negativ asupra competitivitatii si atractivitatii pietei romanesti pentru investitii.

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

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

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

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

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

De asemenea, proiectul de realizare a pasajului subteran 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 supratran la atingerea obiectivului strategic al Polului de crestere Craiova nr. 3 ce consta in "cresterea competitivitatii economice pe termen lung si sprijin pentru dezvoltarea mediului de afaceri al Polului de crestere Craiova".

Asadar, proiectul privind realizarea pasajului subteran 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 "Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova -Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries, 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 "Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova -Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries," 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 supratran, peste intersectia de la km 0 a municipiului Craiova, in vederea preluarii traficului auto pe E 70, respectiv Calea Bucuresti-bulevardul NicolaeTitulescu	Proiectul "Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova -Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries, din municipiul Craiova" contribuie alaturi de proiectul referitor la construirea unui pasaj supratran la fluidizarea traficului rutier in municipiul Craiova cat si la dezvoltarea infrastructurii de transport in cadrul polului de crestere Craiova.
Amenajare si revitalizare Centrul istoric al Municipiului Craiova	Proiectul "Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova -Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries," va avea ca localizare, zona din imediata vecinatate a centrului istoric al orasului. Proiectul de amenajare a centrului istoric presupune inchiderea accesului rutier in zona adiacenta, fapt ce va exercita o si mai mare presiune asupra circulatiei ce se desfasoara pe strazile si drumurile din jurul zonei centrale, acestea fiind nevoite sa preia traficul rutier dintr-o zona cu o intensa activitate rutiera. In acest context, realizarea pasajului subteran va imbunatati conditiile de trafic din zona centrala a orasului pentru a asigura o legatura eficienta cu celalalte artere.
Fluidizarea traficului rutier in municipiul Craiova, pe axa de transport est - vest, prin reabilitarea bvd. Decebal - Dacia	Proiectul "Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova -Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries," 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 "Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova -Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries," se incadreaza in prioritatea nationala de dezvoltare nr. 2, respectiv "Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii de transport"
Planul Regional de Dezvoltare	Proiectul "Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova -Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries," se incadreaza in cea de-a doua prioritate regionala de dezvoltare, respectiv: "Dezvoltarea si modernizarea infrastructurii regionale" .
Planul integrat de dezvoltare urbana	Proiectul "Construirea unui pasaj subteran in vederea descongestionarii traficului rutier din Zona Metropolitana Craiova -Realizare pasaj denivelat subteran, pe sub intersectia strazii Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian in vederea preluarii traficului auto pe bvd. Carol I - str. Aries," se incadreaza in obiectivul strategic nr.3 al Polului de crestere Craiova ce consta in "Cresterea competitivitatii economice pe

	termen lung si sprijin pentru dezvoltarea mediului de afaceri al Polului de crestere Craiova".
--	--

2.9 Taxa pe valoarea adaugata

- Organizatia solicitanta este platitoare de TVA?

☐ Da

☒ Nu

2.10 Proiect generator de venit

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

☐ Da

☒ Nu

2.11 Impactul asistentei financiare nerambursabile asupra implementarii proiectului

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

☒ Da

☐ Nu

Justificare:

Asistenta financiara nerambursabila solicitata in vederea realizarii proiectului propus va avea rolul sa accelereze implementarea proiectului deoarece fara aceasta finantare, proiectul s-ar putea realiza intr-un timp indelungat si nu ar putea respecta termenul de implementare impus in documentele locale de programare, date fiind resursele financiare limitate ale Consiliului Local al Municipiului Craiova. Obiectivul proiectului 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 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, stabilite in cadrul Strategiei de Dezvoltare Locala.

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

☒ Da

☐ Nu

Justificare:

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

Ca urmare a implementarii proiectului, respectiv dupa realizarea pasajului subteran in vederea fluidizarii traficului rutier din zona centrala a municipiului Craiova, va exista la nivelul Municipiului Craiova, a Judetului Dolj si zonei Sud-Vest Oltenia o infrastruktura de transport durabila care sa raspunda nevoilor de trafic atat pentru persoanele care tranziteaza orasul cat si pentru locuitorii municipiului care doresc sa ocoleasca zona extrem de aglomerata din centrul orasului pentru a ajunge in diferite puncte ale acestuia.

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

Avand la baza analiza financiara a costurilor necesare pentru intretinerea pasajului subteran 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 pasajului.

Fiind o institutie a administratiei publice locale, sustenabilitatea institutionala a proiectului este asigurata. Pasajul subteran construit 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, poduri si pasaje din municipiul Craiova dupa expirarea perioadei de garantie a lucrarilor de investitii realizate.

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

Financiar - sursele de finantare in perioada investitionala vor fi asigurate de la bugetul local cat si de la bugetul de stat si Uniunea Europeana. In perioada operationala, sursele de finantare pentru intretinerea curenta si capitala a pasajului vor fi asigurate de la bugetul local.

Sursele de finanțare ale proiectului constau în:

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

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

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

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

Concluziile analizei economico-financiare

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

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

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

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

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

- beneficii directe ale operatorilor de vehicule legate de scurtarea timpului de calatorie, creșterea vitezei de deplasare în zona aferentă proiectului, reducerea costurilor de operare a vehiculelor, scăderea numărului de accidente de circulație în zona pasajului
- beneficii ale agenților economici, inclusiv compania FORD;
- surplus rămas la dispoziția municipalității pentru investiții publice;

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:

- economisirea timpului alocat pentru parcurgerea zonei după realizarea pasajului este $0,40532/13 - 40532/49 = 0,0229$ ore
- creșterea vitezei cu care se circula în zona aferentă proiectului de la 13 km/ora în prezent la 49 km/ora după realizarea pasajului;

Pe lângă *beneficiile de ordin calitativ* proiectul va genera o serie de beneficii economico-sociale cuantificabile:

- creșterea eficienței serviciilor publice locale; (aceste beneficii se calculează având în vedere faptul că un număr mediu zilnic de 1000 de cetățeni ajung cu mai mare operativitate la ghișeele serviciilor publice din zona pasajului, timp de 250 zile pe an, ceea ce le va asigura o economie de costuri de oportunitate de cel puțin 12 lei/zi);
- creșterea operativității ambulantelor (s-a estimat o valoare de 780.000 lei/an ce reprezintă cuantificarea vietilor omenești care pot fi salvate prin reducerea timpului în trafic al ambulantelor);
- creșterea valorii economiei de timp la transportul de marfuri;
- scăderea numărului de accidente de circulație în zona pasajului;
- realizarea de economii de poluare a mediului în zona proiectului.

2.13 Informare și publicitate

Activitatea de informare și publicitate	Durata estimată / Perioada de desfășurare	Costuri estimate (lei)
1. Comunicat de presă - privind începerea proiectului	Prima lună a începerii implementării proiectului	1000 lei (fără TVA) 1240 lei (cu TVA)
2. Panouri pentru afișare temporară (4 bucăți)	Întreaga perioadă a implementării proiectului, plus încă 6 luni după încheierea acestuia.	4 X 2000 lei = 8000 lei (fără TVA) 4 X 2480 lei = 9920 lei (cu TVA)
3. Placi pentru amplasare permanentă (4 bucăți)	Amplasare permanentă la 6 luni după finalizarea lucrărilor	4 X 2000 lei = 8000 lei (fără TVA) 4 X 2480 lei = 9920 lei (cu TVA)
4. Autocolante echipamente achiziționate	Luna 6 anul 3	30 autocolante pentru echipamente exterioare x 10 lei = 300 lei (fără TVA) 30 x 12,4 lei = 372 lei (inclusiv TVA)
5. Comunicat de presă - privind finalizarea proiectului	Ultima lună a finalizării proiectului	1000 lei (fără TVA) 1240 lei (cu TVA)

6. Broșuri		1500 buc. X 5 lei = 7.500 lei (fara TVA) 1500 x 6,20 lei = 9.300 lei (fara TVA)
------------	--	--

În vederea respectării cerințelor regulamentelor comunitare de asigurare a vizibilității contribuției comunitare la proiect se vor întreprinde următoarele activități de informare și publicitate în conformitate cu Manualul de Identitate Vizuala pentru Programul Operational Regional. Proiectul va beneficia de promovare și publicitate în rândul comunității locale și nu numai, atât la începutul lucrărilor de investiție cât și ulterior pe parcursul execuției. Promovarea proiectului vine și din necesitatea informării populației privind lucrările care se vor desfășura, devierea traficului și alte aspecte necesare a fi comunicate publicului larg.

1. Comunicat de presa lansare proiect

Comunicatul de presa va fi publicat în prima luna de implementare a proiectului și va lansa în mod oficial demararea proiectului. Structura comunicatului va fi în conformitate cu regulile prevăzute în Manualul de identitate vizuala pentru Programul Operational Regional și va răspunde la întrebările cheie care furnizează o informație completă, respectiv, cine, ce, unde, când, cum și de ce. Astfel, comunicatul de lansare a Proiectului "Pasaj denivelat subteran, pe sub intersecția strazii Aries cu str. A.I.Cuza și respectiv cu str. Imparatul Traian în vederea preluării traficului auto pe Bvd. Carol I - str. Aries" de către Consiliul Local al Municipiului Craiova, va include logo-ul Guvernului României, cel al beneficiarului, al Uniunii Europene, titlul comunicatului, data emiterii lui, logo-ul Fondurilor Structurale dar și logo-ul Regio. De asemenea, acesta va cuprinde informații cheie despre proiect și va dezvolta elementele principale cuprinse în paragraful inițial, detalii de evoluție, termene, etape ale proiectului, precum și, numele și datele de contact ale persoanei care în cazul unor solicitări, poate oferi mai multe informații și detalii. Comunicatul de presa emis va fi tip B și va fi publicat într-un ziar local, în „Curierul Primăriei” ziar editat de Primăria Municipiului Craiova și totodată pe site-ul autorității locale.

2. Panouri pentru afisare temporara

O altă activitate de informare și publicitate întreprinsă va fi amplasarea unor panouri temporare pentru șantier în construcție care conțin elemente obligatorii conform Manualului de Identitate Vizuala precum, numele proiectului și al beneficiarului, valoarea sa, data începerii și termenul limită de finalizare, organismul intermediar, autoritatea de management, logo-ul Uniunii Europene și al Guvernului României, logo-ul Regio și cel al Fondurilor Structurale. Panourile nu vor fi lipsite nici de sloganul „Investim în viitorul tău!” și nici de textul, „Regio este co-finantat de Uniunea Europeană prin Fondul European de Dezvoltare Regională” iar cel puțin 25% din suprafața sa va fi alocată contribuției Uniunii Europene. Panourile vor fi expuse pe toată perioada implementării proiectului și încă 6 luni după încheierea acestuia.

3. Placi pentru amplasare permanenta

La 6 luni după finalizarea lucrărilor, panourile pentru afisare temporara vor fi înlocuite cu placi permanente explicative. Aceste placi vor respecta modelul celor prezentate în Manualul de Identitate Vizuala pentru Programul Operational Regional, respectiv, vor menționa faptul că proiectul a fost selecționat prin intermediul Regio și că acesta este parțial finanțat de Uniunea Europeană prin Fondul European de Dezvoltare Regională.

4. Autocolantele vor fi aplicate la loc vizibil pe echipamentele achiziționate conținând următoarele elemente informative obligatorii: sigla Regio, sigla Guvernului României, sigla MDRT și sigla Uniunii Europene. Materialul se va alege, astfel încât să se asigure durabilitatea în timp și la condițiile meteo. Acestea vor fi plasate pe partea cea mai vizibilă pentru public a obiectelor pe care se aplică. În funcție de spațiul disponibil, în locul autocolantului de 100mm x 10mm se va opta pentru cel de 90mm x 50mm. Dimensiuni recomandate: minim 1/16 din suprafața cea mai vizibilă a echipamentului. Pentru rezistența la condițiile meteo sunt recomandate autocolantul PVC și lăcuirea UV.

5. Comunicat de presa finalizare proiect

Comunicatul de presa va fi publicat în ultima luna de implementare a proiectului și va cuprinde o informare asupra proiectului și a rezultatelor sale în ziarul local cu cea mai mare audiență. Adicional acestor informații, comunicatul va include aceleași elemente obligatorii ca și cel publicat la începerea 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.

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

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

3.2 Dezvoltarea durabila si eficienta energetica

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

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

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

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

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

Impactul transporturilor asupra calitatii aerului a crescut data fiind cresterea numarului de

autovehicule particulare si publice noi si cresterea mobilitatii pasagerilor si marfurilor, atat in cadrul transportului intern cat si international. Principalele emisii generate de sectorul de transport sunt: oxizi de azot, oxizi de sulf, pulberi in suspensie (PM), COV dar si metale grele. Constructia de drumuri si pasaje are un impact direct si in general ireversibil asupra ecosistemelor si biodiversitatii. Zgomotul reprezinta un subiect de ingrijorare, mai ales in aglomerarile urbane care sunt zone cu o mare vulnerabilitate din cauza densitatii mari a populatiei. Principala sursa a poluarii este traficul rutier. Autovehiculele din transportul public reprezinta, de asemenea, o sursa majora de zgomot si vibratii. Existenta transportului public de suprafata creste poluarea fonica, in special pe drumurile principale, acolo unde sunt concentrate mai multe linii de transport si unde liniile de transport in comun nu sunt separate si ierarhizate in functie de prioritati. Zgomotul si vibratiile generate de traficul rutier reprezinta, in mod clar, un fenomen in Craiova, care are un efect semnificativ asupra populatiei ce locuieste ori isi desfasoara activitatea in proximitatea zonelor cu trafic intens. Zgomotul si vibratiile generate de traficul rutier in zonele urbane provin in principal de la motoarele sau instalatiile de esapament.

Cerintele referitoare la asigurarea unui nivel ridicat in ceea ce priveste eficienta energetica au fost respectate in cazul:

- realizarii unui sistem de iluminat eficient si in conformitate cu ultimele standarde si normative; astfel se va realiza un sistem de iluminat compus din corpuri de iluminat exterioare cu alimentare energie electrica si comanda aprinderii si stingerii iluminatului public aferent pasajului denivelat.

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.

Beneficii economice

- dezvoltarea economica a zonei studiate prin cresterea fluxurilor de capital si a mobilitatii fortei de munca;
- cresterea valorii terenurilor si a cladirilor din zona prin cresterea atractivitatii zonei
- cresterea valorii imobilelor si a terenului din zona ca urmare a cresterii atractivitatii economice a zonei;
- cresterea nivelului accesibilitatii catre firmele si institutiile din zona Universitatii prin fluidizarea traficului.

Beneficii sociale

- reducerea timpului de tranzitare a zonei, dupa realizarea pasajului cu 0,0229 ore;
- cresterea vitezei cu care se circula in zona aferenta proiectului de la 13 km/ora in prezent la 49 km/ora dupa reabilitare si modernizare;
- cresterea eficientei serviciilor publice locale
- imbunatatirea sigurantei traficului
- costuri si timp redus pentru intermodalitate
- cresterea operativitatii masinilor de interventie (pasajul va asigura fluidizarea accesului ambulantelor catre Spitalul Clinic Judetean nr.1)
- ameliorarea confortului si sigurantei rezidentilor.

Beneficii de mediu

- fluidizarea traficului rezultata in urma realizarii pasajului subteran din Municipiul Craiova va avea un impact pozitiv asupra conditiilor de mediu prin reducerea emisiilor de noxe.

3.3 Societatea informationala si noile tehnologii

Societatea informationala se naste intr-un mediu in care marea majoritate a membrilor ei are acces la tehnologii IT&C si utilizeaza frecvent tehnologiile informationale, atat pentru instruire si perfectionare profesionala, cat si pentru activitati personale privind rezolvarea unor probleme economice, sociale, etc.

Societatea informationala reprezinta o noua etapa a civilizatiei umane, un nou mod de viata calitativ superior care implica folosirea intensiva a informatiei in toate sferele activitatii si existentei umane, cu un impact economic si social major. Societatea informationala permite accesul larg la informatie al membrilor sai, un nou mod de lucru si de cunoastere, amplifica posibilitatea globalizarii economice si a cresterii coeziunii sociale.

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

Modelul european de societate informationala se caracterizeaza prin:

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

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

Astfel, realizarea pasajului subteran prin intermediul acestui proiect, aduce un plus de inovatie prin executarea unui sistem de control acces subteran prin montarea de semafoare vehicule si camera video detectie incidente video pe portal de gabarit la intrarea in pasaj, sistem ce va fi dotat cu un soft de monitorizare si comanda de la distanta, plus un sistem modern de detectie polei. Camerele video montate vor fi dotate cu sisteme de detectie cu sensor de miscare reglabil in functie de viteza de deplasare detectata si vor fi insensibile la variatiile de culoare, intensitate luminoasa, umiditate sau praf. Timpul de reactie al acestor camere video de detectie este de sub 50 ms distanta acestora de operare fiind intre 10 m si 75 m. Un alt element de noutate pe care il aduc aceste camere este constituit de sistemul de protectie impotriva degradarilor fizice si mecanice si impotriva variatiilor de tensiune, sistem ce ofera si posibilitatea modificarii directiei de detectie si a sensibilitatii.

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	Studiu de Fezabilitate-Realizare pasaj denivelat subteran pe sub intersectia str. Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian, in vederea preluarii traficului auto pe Bvd. Carol I - Aries	33.500,00 (<i>exclusiv TVA</i>)	28.11.2008	11.12.2008	Achizitie directa

2	PT+PAC+DDE - Realizare pasaj denivelat subteran pe sub intersectia str. Aries cu str. A.I.Cuza si respectiv cu str. Imparatul Traian, in vederea preluarii traficului auto pe Bvd. Carol I - Aries	1.029.147,59 (exclusiv TVA)	14.08.2009	11.11.2009	Licitatie deschisa
---	--	-----------------------------	------------	------------	--------------------

Achizitii publice preconizate dupa depunerea cererii de finantare

Nr. crt.	Obiectul contractului	Valoarea estimata a contractului (Lei)	Data estimativa a inceperii procedurii (ll / aaaa)	Data estimativa a finalizarii procedurii (ll / aaaa)	Procedura urmata
1	Servicii publicare comunicat presa lansare proiect si achizitionare panouri amplasare temporara	7.000,00 (exclusiv TVA)			Cerere de oferte
2	Executie lucrari	50.252.361,00 (exclusiv TVA)			Licitatie deschisa
4	Asistenta tehnica din partea proiectantului pe parcursul derularii lucrarilor de executie	487.719,50 (exclusiv TVA)			Licitatie deschisa
3	Dirigentie de santier pe parcursul derularii lucrarilor de executie	487.719,50 (exclusiv TVA)			Licitatie deschisa
4	Achizitionare panouri, placi si autocolante pentru vizibilitate proiect				Cerere de oferte
5	Servicii publicitare comunicat presa finalizare proiect si achizitionare placute amplasare permanenta	7.000,00 (exclusiv TVA)			Cerere de oferte

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

- Data lansarii procedurii de achizitie pentru elaborarea studiului de fezabilitate / documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii 28.11.2008
- Data elaborarii studiului de fezabilitate / documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii 11.12.2008-11.03.2009
- Data ultimei actualizari a studiului de fezabilitate / documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii August 2010

4 FINANȚAREA PROIECTULUI

4.1 Bugetul proiectului

Nr.crt	Denumirea capitolelor și subcapitolelor	Cheltuieli neeligibile	Cheltuieli eligibile	TOTAL (RON)	TVA
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)=(3)+(4)	(6)
1 Cap.1 - Cheltuieli pentru achiziția și amenajarea terenului					
1.1	Achiziția terenului	0,00	3.152.540,00	3.152.540,00	0,00
1.2	Amenajarea terenului	224.951,00	5.490.270,00	5.715.221,00	1.371.653,04
1.3	Amenajări pentru protecția mediului	0,00	73.166,00	73.166,00	17.560,00
	TOTAL CAPITOL 1	224.951,00	8.715.976,00	8.940.927,00	1.389.213,04
2 Cap.2 - Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului					
2.1	Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului	0,00		0,00	0,00
	TOTAL CAPITOL 2	0,00	0,00	0,00	0,00
3 Cap.3 - Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică					
3.1	Studii de teren	0,00	0,00	0,00	0,00
3.2	Obținerea de avize, acorduri și autorizații	0,00	993,00	993,00	235,08
3.3	Proiectare și inginerie	0,00	1.062.648,00	1.062.648,00	255.036,00
3.4	Consultanță	0,00	0,00	0,00	0,00
3.5	Asistență tehnică	0,00	878.554,00	878.554,00	210.853,00
	TOTAL CAPITOL 3	0,00	1.942.195,00	1.942.195,00	465.965,08
4 Cap.4 - Cheltuieli pentru investiția de bază					
4.1	Construcții și instalații	0,00	36.475,240	36.475,240	8.754,057,60
4.2	Dotări de specialitate	0,00	166,437	166,437	39,944,88
	TOTAL CAPITOL 4	0,00	36.641,677	36.641,677	8.794,002,48
5 Cap.5 - Cheltuieli privind organizarea de șantier					
5.1	Organizarea de șantier	0,00	2.309.792,00	2.309.792,00	554.350,08
5.1.1	Construcții și instalații aferente organizării de șantier	0,00	1.664.091,00	1.664.091,00	399.381,84
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării de șantier	0,00	645.701,00	645.701,00	154.968,24
5.2	Cote legale	0,00	571.060,00	571.060,00	0,00
	TOTAL CAPITOL 5	0,00	2.880.852,00	2.880.852,00	554.350,08
6 Cap.6 - Cheltuieli diverse și neprevăzute					
6.1	Diverse și neprevăzute	0,00	3.664.168,00	3.664.168,00	879.400,32
	TOTAL CAPITOL 6	0,00	3.664.168,00	3.664.168,00	879.400,32
7 Cap.7 - Cheltuieli pentru audit, informare și publicitate					
7.1	Audit	0,00	0,00	0,00	0,00

7.2	Informare și publicitate	0,00	25.800,00	25.800,00	6.192,00
	TOTAL CAPITOL 7	0,00	25.800,00	25.800,00	6.192,00
8 Cap.8 - Alte cheltuieli neeligibile					
8.1	Alte cheltuieli neeligibile	0,00		0,00	0,00
	TOTAL CAPITOL 8	0,00	0,00	0,00	0,00
	TOTAL GENERAL	224.951,00	53.870.668,00	54.095.619,00	12.089.123,00

4.2 SURSE DE FINANTARE A PROIECTULUI

NR. CRT.	SURSE DE FINANȚARE	VALOARE
I	Valoarea totală a proiectului, din care :	66.184.742,00
a.	Valoarea neeligibilă a proiectului	224.951,00
b.	Valoarea eligibilă a proiectului	53.870.668,00
c.	TVA	12.089.123,00
II	Contribuția proprie în proiect, din care :	1.302.364,36
a.	Contribuția solicitantului la cheltuieli eligibile	1.077.413,36
b.	Contribuția solicitantului la cheltuieli neeligibile	224.951,00
III	TVA*	12.089.123,00
IV	ASISTENȚĂ FINANCIARĂ NERAMBURSABILĂ SOLICITATĂ	52.793.254,64

*Valoarea TVA se calculeaza aplicand procentul de 24% la total cheltuieli (atat cheltuieli eligibile, cat si cheltuieli neeligibile). AM POR ramburseaza numai TVA aferent cheltuielilor eligibile.

5. CERTIFICAREA CERERII DE FINANTARE

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

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

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

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

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Pavel BADEA