



MUNICIPIUL CRAIOVA  
PRIMĂRIA MUNICIPIULUI CRAIOVA  
Str. Targului, nr. 26 Tel.: 40251/416235  
Craiova, 200632 Fax: 40251/411561  
consiliulocal@primariacraiova.ro



DIRECȚIA INVESTIȚII, ACHIZIȚII ȘI LICITAȚII  
SERVICIUL INVESTIȚII ȘI ACHIZIȚII  
Nr. 132629/25.07.2022



### TEMA DE PROIECTARE:

**Închidere inel de trafic zona de sud a municipiului Craiova, casetare canal deschis, modernizare str. Râului, cu străpungere DN56 - DN55 și joncțiune cu alea 2 Bechet (S.F., P.T. și D.E., verificare tehnică de calitate, asistență tehnică)**

1. Informații generale.
  - 1.1. Denumirea obiectivului de investiții.  
Închidere canal deschis Râului și realizare inel rutier zona sud
  - 1.2. Investitor.  
U.A.T. Municipiul Craiova
  - 1.3. Ordonator de credite (secundar, terțiar).  
Nu este cazul.
  - 1.4. Beneficiarul investiției.  
U.A.T. Municipiul Craiova
  - 1.5. Elaboratorul temei de proiectare.  
Primăria municipiului Craiova – Direcția Investiții, Achiziții și Licitații
2. Informații privind regimul juridic, economic, și tehnic al terenului și/sau al construcției existente, documentație cadastrală
  - 2.1. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente, documentație cadastrală.

Terenul pe care urmează a se realiza investiția este situat în zona de sud a municipiului Craiova și cuprinde mai multe sectoare sau suprafețe de teren:

- Un prim sector se află pe str. Râului, pornind de la podul Popoveni spre sud, de-a lungul canalului pluvial deschis, până la punctul de disjungere a străzii Râului de cursul de apă. Zona include actualul drum rutier, malurile și luciul de apă ale canalului colector Craiovița (sau canalul Râului cum mai este cunoscut) și încă o fâșie de teren în lungul canalului, pe malul drept al cursului de apă, cu o lățime de minim 10m spre terenul Aeroclubului Balta Verde Craiova, fâșie ce aparține, în prezent U.A.T. Podari.

Partea care cuprinde actuala stradă Râului, respectiv carosabilul și pietonalul, inclusiv malurile stâng și drept ale canalului deschis fac parte din domeniul public al U.A.T. Craiova. Fâșia de teren care va fi atașată pentru a fi inclusă în zona de intervenție trebuie să permită realizarea firului drept al străzii Râului, respectiv: parte carosabilă (2 benzi rutiere), cale pietonală și un mic spațiu tehnic, destinat amplasării: unui sistem de iluminat stradal, eventual unor coșuri de gunoi și/sau alte echipamente sau mobilier stradal necesare.

- O a doua zonă este dată de sectorul din canalul deschis Craiovița, ce pornește din punctul de separare al traseului străzii Râului de cursul de apă al canalului și până la interceptarea DN56 (Craiova – Calafat). Zona supusă intervenției va cuprinde fâșia de teren pornind de la limita proprietăților private către canalul deschis, luciul de apă, malurile stâng și drept ale cursului de apă și, la fel ca la sectorul anterior, o fâșie de teren de minim 15m lățime, pornind de la limita malului drept al canalului spre terenul aeroclubului. Toată această zonă va trebui să permită realizarea unui spațiu verde deasupra structurii de închidere a cursului de apă, și a unui sector de drum, adiacent

CONFORM  
CU ORIGINALUL

zonei verzi. Tronsonul acesta de drum va fi în continuarea celui dezvoltat pe sectorul menționat anterior, și va merge până la intersectarea cu DN56 Craiova – Calafat. Noul tronson de drum ce urmează a se realiza va trebui să fie de tip drum expres, cu 4 benzi rutiere (câte două pentru fiecare sens de circulație) și spațiu median de separare a sensurilor.

Similar, ca și la tronsonul anterior, una din fâșiile de teren, care intră în componența zonei de intervenție, aparține U.A.T. Craiova, respectiv cea cuprinsă între limitele proprietăților private (partea din spate a unor proprietăți care au intrarea dinspre str. Râului), la care se adaugă canalul Râului cu malurile și firul de apă, iar o altă suprafață inclusă în zona de intervenție este reprezentată de o fâșie de teren, de minim 15m lățime, suficientă pentru a putea permite realizarea tronsonului de drum este domeniu public, și care este parte a U.A.T. Podari.

• O a treia zonă, sau al treilea sector este cel cuprins între intersecția cu DN56 și punctul de desprindere a cursului de apă al canalului Râului de frontul de proprietăți, sau, practic, punctul de părăsire a limitei administrative a U.A.T. Craiova. Această zonă va continua sistemul de amenajări de pe tronsoanele 1 și 2, menționate anterior, cu includerea unei fâșii de teren poziționată în lungul cursului, formată din suprafețele dintre limitele de proprietate și cursul de apă, la care se adaugă cursul de apă efectiv și malurile stâng și drept ale acestuia. În plus, în mod similar ca și la sectoarele anterioare (1 și 2), la existentul menționat mai sus se mai adaugă o fâșie de teren lată de minim 15m, de-a lungul cursului de apă, pornind de la limita malului drept (granița dintre U.A.T. Craiova și U.A.T. Podari) spre interiorul U.A.T. Podari, fâșie de teren pe care se va realiza tronsonul următor de drum tip expres, în continuarea celor de pe sectoarele 1 și 2, deja menționate.

• A patra zonă (ultimul sector) care face parte din traseul de închidere a inelului rutier pe zona de sud, este cea definită de o bandă de teren (zona de intervenție), ce pornește din punctul în care canalul Râului părăsește teritoriul U.A.T. Craiova, traiectul fâșiei de teren având evoluție curbilinie, prin spatele proprietăților de pe str. Nouă, până la intersecția cu DN55 Craiova – Bechet și interceptarea aleii 2 Bechet (cu care se realizează, practic, închiderea inelului rutier pe zona de sud a municipiului).

De data aceasta, pe lângă aportul de teren al U.A.T. Craiova și respectiv al U.A.T. Podari, în constituirea zonei de intervenție a proiectului va mai fi inclusă și o suprafață de teren ce aparține M.Ap.N. și care este dezmembrată dintr-o suprafață inițială mai mare.

2.2. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse pentru realizarea obiectivului de investiții, după caz:

a) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan);

Proiectul „*Inchidere canal deschis Râului și realizare inel rutier zona sud*” își propune atingerea a două obiective principale:

1. Salubritatea unei zone importante din sudul municipiului Craiova, prin închiderea unui curs de apă deschis – canalul Craiovița (canalul Râului) ce constituie colectorul principal al orașului în ceea ce privește apele meteorice și de suprafață. Această apă care este considerată, tehnic, curată și se descarcă la sud de municipiul Craiova, direct în emisarul natural, râul Jiu.

2. Închiderea unui inel rutier pe zona de sud a municipiului, acesta concentrând într-un singur proiect două măsuri din P.M.U.D - 2017, menționate mai sus, respectiv cele care au codul 4.1.1.21 și codul 4.1.1.22.

Terenul destinat investiției este situat în zona de sud a municipiului, zonele traversate având, din punct de vedere urbanistic, atât funcțiunea de locuințe, cât și cea de servicii și de industrie.

Pe de altă parte str. Râului este principalul colector de circulație rutieră din zonă, având și rolul de descărcător al traficului greu pe relația Filiași ↔ Craiova (tranzit interior) ↔ Calafat/Bechet.

Amplasamentul lucrării se află, în cea mai mare parte, de-a lungul traseului canalului Râului, cele două categorii mari de lucrări ce se vor executa, respectiv: continuarea închiderii canalului deschis Râului și continuarea drumului la nivel de bulevard/drum expres cu 4 benzi de circulație, câte două pentru fiecare sens, acestea fiind în complementaritate una față de cealaltă, pentru a permite realizarea unei investiții menite să rezolve simultan două probleme importante ale orașului. Practic, în acest fel, se realizează o valorificare eficientă a domeniului public, a unui spațiu, actualmente, sub-utilizat (insuficient valorificat) și insalubru.

CONFORM  
CU ORIGINALUL

Doar ultimii cca. 350m ai drumului de închidere a inelului rutier pe zona de sud sunt pe un alt traiect decât cel al cursului de apă al canalului, desprinzându-se de acesta la ieșirea din limitele U.A.T. Craiova, pentru a se continua în direcția intersecției DN55 (Craiova – Bechet) în zona aleii 2 Bechet.

Continuarea închiderii sectorului deschis din cursul de apă – canal Râului este absolut evidentă, în contextul în care, în ciuda măsurilor de supraveghere și a sancțiunilor aplicate, zona încă este folosită pentru aruncarea gunoaielor, existând riscul infectării apei care se varsă în râul Jiu și al declanșării unor epidemii sau epizootii.

Închiderea tronsonului de canal deschis aflat în interiorul limitelor U.A.T. Craiova ar scoate, practic, firul de apă (partea deschisă, neacoperită) spre zona nelocuită (terenuri cu destinații agricole sau alte destinații) din Lunca Jiului, unde posibilitatea de aruncare și depozitare a diverselor deșeuri este semnificativ diminuat.

În plus, în prezent, apare riscul unor depuneri de materiale (gunoaie) care să creeze aglomerări, să strânguleze cursul de apă, reducând local secțiunea de curgere cu consecințe semnificative în cazul unor ploi torențiale cu acumulări mari de apă pe curs și cu riscul producerii unor inundații locale.

Referitor la închiderea inelului rutier pe zona de sud, se realizează următoarele intervenții pe tronsoane:

- Modernizarea unui sector de drum din str. Râului, cuprins între intersecția cu Șoseaua Popoveni (pod Popoveni) și punctul de separare dintre traseul străzii și canalul deschis, respectiv între km.4+140m și km.4+380 al str. Râului, constând în închiderea canal deschis și continuarea drum la nivel de bulevard, cu 4 benzi de circulație, câte două pentru fiecare sens și zonă verde mediană de separare a sensurilor, realizată deasupra structurii de închidere.

În punctul de disjungere a str. Râului de cursul de apă al canalului se va realiza (probabil) un giratoriu care va gestiona distribuția traficului rutier pe cele trei ramuri incidente, sau se va identifica de către proiectant o altă modalitate sistematizare, adecvată, a intersecției.

- Pe tronsonul 2 se va continua închiderea canalului deschis Râului și realizarea unui nou tronson care păstrează traseul actual al canalului, desprinzându-se însă de str. Râului, prin păstrarea caracteristicii de bulevard, cu 4 benzi de circulație, câte două pentru fiecare sens și un spațiu median de separare (dimensionarea acestuia va rezulta prin proiectare). Acest tronson va intercepta DN56 (Craiova – Calafat), în zona km.0+419m, unde, de asemenea, distribuția traficului se va face probabil printr-o girajie, sau altă sistematizare gândită adecvat acestui nod rutier.

Practic, aceste două tronsoane de drum, constituie materializarea măsurii din P.M.U.D. – 2017, având codul 4.1.1.21, realizându-se închiderea legăturii cu bd. Știrbei Vodă, pe relația existentă: str. Râului – bd. Știrbei Vodă

- Tronsonul 3 se referă la continuarea închiderii canalului deschis Râului, după intersecția cu DN56 (Craiova – Calafat) cu păstrarea traseului actual al canalului până la limita administrativă a U.A.T. Craiova și în continuare realizarea drumului rutier, la nivelul a 4 benzi de circulație, câte 2 pentru fiecare sens și spațiu median de separare (dimensionarea acestuia va rezulta prin proiectare)

- Realizarea tronsonului final al proiectului, din punctul de desprindere al drumului (inelul rutier de închidere pe zona de sud) de traseul canalul Râului și realizarea joncțiunii rutiere cu alea 2 Bechet, inclusiv cu interceptarea DN 55 (Craiova – Bechet), în zona km.4+350m

Aceste ultime două tronsoane ale proiectului, constituie materializarea măsurii din P.M.U.D.-2017 având codul 4.1.1.22, care în acest fel închide legătura cu str. Caracal (DN6) pe relația existentă: alea 2 Bechet ↔ str. Bucura ↔ str. Potelu ↔ str. Caracal.

b) relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;

Proiectul va permite realizarea unui inel rutier pe zona de sud a municipiului, care va conecta relații auto actualmente fragmentate și cu accesare rutieră dificilă, caracterizate prin trasee urbane sinuoase și nedimensionate corespunzător pentru a prelua fluxurile rutiere de tranzit, dar și fluxurile de relaționare cu cartierele adiacente inelului rutier astfel creat.

Noul inel rutier va asigura descărcarea orașului de traficul greu de tranzit pe relația Filiași ↔ Calea Severinului ↔ str. Pelendava ↔ str. Brestei ↔ str. Râului ↔ segment de inel rutier nou creat (propus prin proiect) ↔ conexiune DN56 ↔ conexiune DN 55 ↔ alea 2 Bechet ↔ str. Bucura ↔

CONFORM  
CU ORIGINALUL

str. Potelu ↔ str. Caracal ↔ conexiune DN6 ↔ bd. Decebal ↔ Calea București (E574).

Dezvoltarea urbană a unei localități presupune luarea în considerare a mai multor aspecte ce țin în final de creșterea calității vieții cetățenilor respectivei localități.

Astfel, proiectele de investiție, respectiv măsurile de intervenție prevăzute de documentele de dezvoltare strategică sunt gândite într-o strânsă corelare, pentru ca, astfel, obiectivele de dezvoltare să poată fi atinse.

În sensul celor mai sus-menționate, în Strategia Integrată de Dezvoltare Urbană a municipiului Craiova și în Planul de Mobilitate Urbană Durabilă a municipiului Craiova și a Zonei Metropolitane Craiova – 2017 sunt menționate ca măsuri de intervenție în portofoliul de proiecte următoarele măsuri în domeniul infrastructurii:

- cod 4.1.1.21 – Completare legătură inelară rocadă, între bd. Știrbei Vodă și DN56, prin crearea unei artere noi de circulație care să închidă legătura între bd. Știrbei Vodă și DN56 (Craiova – Calafat)

cod. 4.1.1.22 – Completare legătura inelară rocadă, între DN56 și str. Caracal, prin crearea unei noi artere de circulație, care să închidă legătura între DN56 (Craiova – Calafat) și str. Caracal (DN6)

c) surse de poluare existente în zonă;

Poluarea este prezentă prin cele două componente majore ale sale: poluarea atmosferică și poluarea apelor.

Poluarea atmosferică este cauzată de gazele de eșapament ale autovehiculelor ce tranzitează str. Râului.

Poluarea apelor este cauzată de aruncarea în canalul deschis Râului a tot felul de gunoaie care afectează atât calitatea apei ca atare, dar poluează și malurile pe care aceste gunoaie sunt aruncate, o parte din ele degradându-se sub acțiunea factorilor de mediu, iar o altă parte din materiale, de tipul plasticelor, având perioade foarte mari de descompunere, creează dopuri de aglomerare a mizeriilor și implicit microzone cu factor ridicat de risc de declanșare de epidemii sau epizootii.

Eradicarea acestor zone de aruncare și depozitare a gunoiului se poate face doar prin acoperirea canalului deschis, crearea unui mic spațiu verde deasupra tubulaturii/casetelor de închidere, prin plantarea de gazon și salubritatea tronsonului de canal care urmează a fi supus intervențiilor prin proiect.

d) particularități de relief;

Sub aspectul particularităților de relief str. Râului și canalul deschis sunt într-o pantă ușor descendentă conform curgerii naturale a apei, respectiv dinspre N-NV către S-SV, aspectul general al zonei fiind cel ce caracterizează o fostă zonă inundabilă a râului Jiu, în care solul și relieful sunt caracterizate de spații mari, deschise și pe alocuri, de vegetație specifică luncilor.

Aceste caracteristici generale ale reliefului zonei sunt modificate, în anumite zone, de intervențiile antropice ale omului în special din dorința de asanare a bălților și mlaștinilor (cândva omniprezente) pentru a putea să dezvolte urbanul și în special din nevoia de extindere a zonelor rezidențiale.

e) nivel de echipare tehnico-edilitară al zonei și posibilități de asigurare a utilităților;

Există rețele de utilități în imediata vecinătate pe str. Râului, existând posibilitatea, în funcție de situație, de racordare la rețelele existente.

f) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;

Nu se cunosc a fi rețele edilitare care să necesite relocare/protejare, dar în măsura în care acestea se vor identifica se vor adopta soluții specifice.

g) posibile obligații de servitute;

Nu se cunoaște existența unor astfel de probleme.

h) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor

CONFORM  
CU ORIGINALUL

construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz;

Condiționarea constructivă a drumului este legată de inexistența unui spațiu, aparținând domeniului public, suficient de mare, care să permită realizarea obiectivului de investiții, fiind necesară alipirea unor suprafețe care provin atât din domeniul public al U.A.T. Craiova, cât și din cel al U.A.T. Podari, la care se adaugă o suprafață de teren aparținând M.A.p.N.

Astfel, deși pe str. Râului există și piste de biciclete, se va analiza posibilitatea ca deasupra zonei de casete/tuburi care închid canalul, să se continue pistele de biciclete. În situația în care, din analiză va rezulta că aceste piste nu pot fi construite sau relaționările cu spațiile adiacente sunt dificile se va renunța la amenajarea lor, cel mai important aspect fiind acela de a continua strada, la nivel de drum cu 4 benzi de circulație rutieră, câte două pentru fiecare sens, cu spațiu de separare median, variabil, în funcție de contextul terenului.

i) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;

Conform reglementărilor date prin P.U.Z.-uri și/sau P.U.G.-urile celor două U.A.T.-uri.

j) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție.

Nu este cazul.

2.3. Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus din punct de vedere tehnic și funcțional:

a) destinație și funcțiuni;

Atingerea celor două obiective principale ale proiectului:

- Salubritatea unei zone importante din sudul municipiului Craiova, prin închiderea/casetarea canalului Râului

- Închiderea inelului rutier pe zona de sud a municipiului și realizarea unei conexiuni rutiere pentru traficul greu de tranzit între DN6 și DN56, respectiv DN55

vor contribui la scopul final al obiectivului de investiții reprezentat de îmbunătățirea calității vieții cetățenilor.

Acest lucru se va reflecta atât în condițiile de trai ale cetățenilor riverani zonei de intervenție, cât și în ansamblu, pentru cetățenii municipiului, întrucât acest inel rutier de sud este un coridor de trafic foarte important, de care beneficiază, în esență, toți participanții la trafic din oraș.

De asemenea, închiderea canalului Râului și asanarea unei întinse zone, posibile declanșatoare de infecții, epidemii și epizootii cu implicarea puternică a sectorului de sănătate publică, reprezintă un aspect extrem de important din punct de vedere al creșterii calității vieții locuitorilor.

În mod concret, de la podul Popoveni de unde canalul Râului revine la curgerea deschisă, iar firul de apă se continuă pe traseul său natural până la vărsarea în emisarul Jiu, se dorește continuarea închiderii cursului de apă.

Astfel, proiectantul va analiza variantele optime de închidere, în funcție și de atingerea celui de-al doilea obiectiv al proiectului, respectiv închiderea inelului rutier pe zona de sud. Se poate propune fie o continuare a închiderii cu casete/inele de beton așa cum sunt tronsoanele anterioare ale străzii Râului, fie o trecere către închidere prin tuburi mari tip PAFSIN, sau o combinație între cele două variante, să fie tronsoane pentru care se justifică închiderea cu casete de beton și tronsoane pentru care este mai potrivită utilizarea unor tuburi din materiale specifice, sau orice alte variante pe care proiectantul le are în vedere ca oportune pentru a fi utilizate în contextul prezentat.

În perfectă corelare cu varianta propusă privind modul de închidere al canalului se va proiecta și drumul rutier. Astfel, se va continua str. Râului, păstrând caracteristicile tramei stradale existente în amonte de podul Popoveni, până la punctul de separare a traseului străzii Râului de traseul cursului de apă. Deci acest tronson rutier va trebui să aibă, în mod similar cu caracteristicile generale ale străzii Râului, 4 benzi de circulație, câte două pentru fiecare sens și

CONFORM  
CU ORIGINALUL

spațiu verde median de separare a sensurilor, pe sub care se află cursul de apă.

b) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;

Structura de închidere a canalului Râului va trebui să asigure continuitate în ceea ce privește capacitatea de preluare a debitului de apă al canalului, la valoarea sa maximă. La această valoare va trebui să se aibă în vedere încă un spor suplimentar de capacitate pentru preluarea de ape pluviale, fie prin colectare de pe suprafețe mai mari, fie prin descărcarea unor noi colectoare în canalul Râului.

Se poate alege varianta închiderii curgerii de apă cu casete (carosabile sau necarosabile), cu tuburi tip PAFSIN, etc. Caracteristicile tehnice ale acestora impun limitări în privința dimensiunilor de siguranță la care trebuie să se execute partea carosabilă, în special că este vorba de un drum de trafic greu. Strada Râului face parte dintr-un coridor intern de tranzit al autotrenurilor de mare capacitate pe relația Filiași ↔ Calafat sau Filiași ↔ Bechet.

În funcție de varianta structurală aleasă de proiectant pentru închiderea canalului, se va realiza și proiectarea drumului.

Drumul va trebui să aibă 4 benzi rutiere, câte două pentru fiecare sens (2 x 3,5m), cu spațiu, median, de separare a sensurilor de circulație. În funcție de varianta constructivă adoptată pentru drum, se va stabili lățimea zonei de separare a sensurilor și dacă aceasta va prelua sau nu piste pentru biciclete care sunt pe str. Râului (în prezent, acestea se opresc la podul Popoveni).

Pistele pentru biciclete se vor realiza fie pe zona mediană, de separare a sensurilor de circulație, fie în altă variantă pe care proiectantul o va stabili. Aceste piste vor asigura o conexiune cu DN 56 și DN 55, iar pe viitor cu piste ce se pot amenaja cel puțin pentru conectarea localităților imediat învecinate: Braniște – Podari și respectiv cart. Făcăi – Malu Mare.

Partea carosabilă va trebui să aibă sistem rutier specific drumurilor naționale, dimensionat să reziste unui trafic rutier greu.

Cele patru tronsoane, în care poate fi împărțit obiectivul, vor avea cel puțin 4 noduri importante sub aspectul distribuției de fluxuri rutiere:

- nodul rutier Popoveni, unde proiectantul va analiza dacă se menține sistematizarea rutieră existentă, se intervine asupra ei, sau se realizează eventual o altă geometrie a intersecției cu o regândire a distribuției fluxurilor auto
- nodul Râului, respectiv punctul unde str. Râului se desprinde de canalul deschis, iar drumul rutier trece pe un sector ce se înființează nou și care va duce către DN 56. Proiectantul va identifica soluția optimă de sistematizare a circulației în acest nod rutier, probabil un pod rutier, cu o girație deasupra, la nivelul solului.
- nodul rutier cu DN 56 – soluția constructivă de sistematizare a circulației va trebui să fie capabilă să gestioneze nu doar traficul curent ci și cel pentru o perioadă viitoare de minim 10-15 ani, având în vedere perspectiva creșterii semnificative a numărului de vehicule care vor trebui gestionate fluent prin intersecție.

Referitor la acest nod rutier trebuie menționat faptul că actualul pod care traversează canalul deschis (pe DN56) a fost reabilitat de D.R.D.P. Craiova prin P.O.I.M. 2014-2020, Faza 2 FEDR, recepția la terminarea lucrărilor fiind făcută la data de 19.06.2019 și având perioada de garanție de 5 ani. În consecință, se va avea în vedere ca proiectarea de sistematizare a nodului rutier să nu includă și acest pod, iar întreaga sistematizare să fie gândită pe o poziție imediat alăturată, după depășirea podului.

Se va avea în vedere că ulterior, după recepția finală a obiectivului și transferarea proprietății către municipiul Craiova, se va realiza și modernizarea str. Calea Dunării.

- nodul rutier cu DN 55 va trebui să dispună, similar ca și nodul rutier cu DN 56, de o sistematizare gândită inclusiv pentru o perioadă de evoluție a traficului rutier de cca. 15 ani

Nodurile rutiere cu DN55 și DN56 sunt noduri rutiere majore, pentru care trebuie avut în vedere faptul că în perspectiva următorilor ani, atât str. Nicolae Romanescu, cât și Calea Dunării vor trebui supralărgite la 4 benzi de circulație rutieră, iar aceste ramuri vor avea un

CONFORM  
CU ORIGINALUL

aport semnificativ de vehicule în aceste două intersecții. De asemenea, în măsura în care relaționările cu alea 2 Bechet vor impune, este posibil, cel puțin ca un tronson din această stradă să fie și el resistemizat, cu mărirea părții carosabile la 3 sau poate 4 benzi auto.

În variantele în care unul sau mai multe din nodurile rutiere menționate mai sus vor fi amenajate ca intersecții simple, cerința va fi ca aceste intersecții să fie echipate cu semafoare de dirijare a traficului, iar automatele de dirijare a traficului să fie capabile să fie ulterior racordate la sistemul de dirijare a traficului din municipiul Craiova.

În afara aspectelor menționate mai sus, proiectantul va trebui să aibă în vedere și relaționarea dintre str. ing. Emil Marghitu și str. Râului, după închiderea și modernizarea primului tronson, cel dintre podul Popoveni și desprinderea drumului de canalul pluvial. Această relaționare este de preferat să implice posibilitatea traversării canalului și nu doar stricta racordare la strada care va rămâne (după modernizare) doar firul drept de circulație al străzii Râului. Importanța sistematizării acestei intersecții, aparent fără mare importanță, rezidă din faptul că str. Râului ↔ str. ing. Emil Marghitu ↔ str. Potelu ↔ str. Caracal fac parte dintr-un inel rutier interior, restricționat traficului greu, oarecum paralel și mai scurt decât cel care se întregește prin realizarea prezentului proiect. În felul acesta se ajunge la o separare cel puțin sectorială a fluxurilor auto: cel de tranzit (greu) de cel destinat fluxurilor interne ale municipiului.

Pietonalul va fi format din trotuare având minim 1m lățime în zonele cele mai înguste.

c) nivelul de echipare, de finisare și de dotare, exigențe tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare;

Echipamentele și dotările vor fi cele specifice unei amenajări de acest gen, conform cerințelor anterior menționate.

Partea carosabilă va avea rețea pluvială, de colectare și care se va descărca, în canal, conform unor tronsoane stabilite în baza proiectării.

În cazul în care pentru cele 4 noduri rutiere (inclusiv nodul Popoveni) sistematizarea este proiectată ca intersecții simple, se va avea în vedere dotarea lor, în mod obligatoriu cu echipamente de semaforizare. Automatele de semafor vor fi de generație nouă, trebuind să aibă caracteristicile tehnice minimale necesare pentru a putea fi incluse în Sistemul de management al traficului, implementat la nivelul municipiului Craiova, de asemenea, intersecțiile vor fi echipate cu camere de monitorizare a traficului, cu caracteristici de performanță cel puțin de nivelul celor existente în intersecțiile deja incluse în sistemul de monitorizare a traficului din municipiul Craiova, drept pentru care proiectantul va corela caracteristicile tehnice ale acestor echipamente cu cele ale echipamentelor din sistem.

Cu camere de monitorizarea a traficului vor fi dotate cele 4 noduri rutiere: nodul Popoveni, nodul Râului disjungere, nodul DN 56, nodul DN 55, la care se adaugă intersecția str. Râului cu str. ing. Emil Marghitu.

Pietonalul va fi realizat din două trotuare, câte unul pentru fiecare sens de circulație, cu specificația, că pentru tronsoanele 2, 3 și 4 trotuarul de pe partea stângă va fi situat lângă proprietățile private, și nu lângă partea carosabilă.

Partea velo va fi gândită pentru a fi preluată deasupra structurii de casete, respectiv pe zona verde care se va înființa deasupra. Continuarea pistelor de biciclete existente deja pe tronsonul vechi al str. Râului (cel modernizat la nivel de bulevard), este foarte importantă, deoarece va permite relaționarea velo, în viitor, cu localitățile învecinate Craiovei, pe direcțiile: Braniște ↔ Podari și respectiv Făcăi ↔ Malu Mare.

d) număr estimat de utilizatori/beneficiari;

Beneficiari sunt, în primul rând, locatarii riverani zonei de intervenție, dat fiind faptul că se salubritează un întreg perimetru urban, iar noul drum va permite o accesibilitate mult superioară celei prezente, în relația cu restul orașului, dar, în sens mai larg, beneficiari pot fi considerați toți locuitorii Craiovei, deoarece închiderea acestui inel rutier, facilitează o variantă rapidă de tranzitare a orașului. Conectarea directă cu DN55 și DN56 (fără a mai utiliza vechile

CONFORM  
CU ORIGINALUL

relații prin interiorul localității) va face ca nivelul congestiei urbane să scadă pe multe din arterele rutiere adiacente.

Nu în ultimul rând trebuie menționați conducătorii auto care tranzitează municipiul pe relația: Filiași ↔ Craiova ↔ Calafat sau Filiași ↔ Craiova ↔ Bechet, care beneficiază de un tranzit mai facil prin localitate și o mai bună relaționare către destinații.

e) durata minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației / funcțiunilor propuse;

Durata minimă de funcționare va fi, de asemenea, estimată de proiectant, funcție de caracteristicile unui astfel de obiectiv.

f) nevoi/solicitări funcționale specifice;

Se va avea în vedere ca echiparea cu diverse elemente specifice și instalații să se realizeze cu componente și materiale de bună calitate, care să asigure în timp funcționalitate și fiabilitate ridicate.

Echipamentele IT, de semaforizare și monitorizare trafic, vor fi compatibile cu sistemele și protocoalele de transmitere a datelor existente, conform celor deja menționate.

g) corelarea soluțiilor tehnice cu condiționările urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului;

Sub aspect urbanistic, în măsura în care există recomandări în P.U.Z. trebuie realizate corelările corespunzătoare

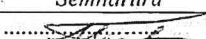
Nu există identificate condiționalități sub aspectul protecției mediului sau patrimonial.

h) stabilirea unor criterii clare în vederea soluționării nevoii beneficiarului.

Criteriile ce trebuie avute în vedere la realizarea obiectivului sunt sub aspect funcțional-urbanistic.

2.4. Cadrul legislativ aplicabil și impunerile ce rezultă din aplicarea acestuia

Se vor respecta reglementările generale și cele specifice aplicabile în cazul unui astfel de proiect.

<i>Nume și prenume</i>	<i>Funcția</i>	<i>Data</i>	<i>Semnătura</i>
<i>Întocmit, Mihăiță Fetoiu</i>	<i>inspector superior</i>	<i>25.10.7/2022</i>	

CONFORM  
CU ORIGINALUL