

HOTĂRÂREA Nr. 317
Din 17.09.2018

privind aprobarea Studiului de Fezabilitate pentru investiția "Legătură rutieră între artera principală a Reșiței și parcul industrial și zona de regenerare urbană Mociur, în vederea extinderii transportului în comun"

Consiliul Local Reșița întrunit în ședință de îndată din data de 17.09.2018 ;

Având în vedere expunerea de motive a primarului Municipiului Reșița, precum și raportul de specialitate al Direcției Investiții și Mobilitate Urbană – Compartimentul Investiții și Lucrări Publice ;

Luând în considerare prevederile H.C.L. nr. 79/2018 privind rectificarea Bugetului local al municipiului Reșița ,

Văzând cerințele impuse prin Certificatul de Urbanism nr. 116 /13.03.2018;

Ținând cont de prevederile H.G. nr. 907/2016, privind etapele de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice cu modificările și completările ulterioare ;

Conform prevederilor Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere Ordonanța Guvernului nr. 71/2002 privind organizarea și funcționarea serviciilor publice de administrare a domeniului public și privat de interes local, cu modificările și completările ulterioare;

Văzând prevederile Legii nr. 2/2018, a bugetului de stat pentru anul 2018, cu modificările și completările ulterioare ;

Luând în considerare prevederile Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare ;

În temeiul art. 36 alin.2 lit. b), d), alin. 4 lit. d, alin. 6 lit. a) pct. 11, art.45 alin.2 lit. a, art. 49 alin 1, art. 115 alin. 1 lit. b) și alin 3 din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare

HOTĂRĂȘTE:

Art.1 – Consiliul Local al Municipiului Reșița ia act de Studiul de fezabilitate pentru investiția "Legătură rutieră între artera principală a Reșiței și parcul industrial și zona de regenerare urbană Mociur, în vederea extinderii transportului în comun", proiect nr.C299-36349/2018, întocmit de SC ALDOR SRL Timișoara , care devine document oficial certificat prin ștampile și semnături și care produce efecte juridice, fapt pentru care persoana autorizată Bota Dorian răspunde personal, după caz administrativ, civil și penal pentru exactitatea mențiunilor, a datelor, a calculelor, a prețurilor cuprinse în aceasta și pentru respectarea întocmai a actelor normative naționale în vigoare pentru lucrarea "Legătură rutieră între artera principală a Reșiței și parcul industrial și zona de regenerare urbană Mociur, în vederea extinderii transportului în comun".

Art. 2 Se aprobă Studiul de fezabilitate "Legătură rutieră între artera principală a Reșiței și parcul industrial și zona de regenerare urbană Mociur, în vederea extinderii transportului în comun" care cuprinde principalii indicatori tehnico- economici specificați în Anexa 1, anexă care face parte din prezenta hotărâre.

Valoarea totală a investiției (inclusiv TVA) **14.587.266,61 lei**

din care :

construcții + montaj (C+M)

11.765.022,80 lei

Art.3 – Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează Direcția Dezvoltare Locală și Instituțională – Compartimentul Investiții și Lucrări Publice .

Art. 4 – Prezenta hotărâre intră în vigoare la data comunicării.

Art. 5 – Hotărârea se comunică:

- Primarului Municipiului Reșița;
- Prefectului și Instituției Prefectului Județului Caraș-Severin;
- Direcției Investiții și Mobilitate Urbană – Compartimentul Investiții și Lucrări Publice;
- Direcției Buget-Finanțe Contabilitate , Resurse Umane;

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
MATEI ION

[Signature]



CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR,
BUCUR LUCIAN CORNEL

[Signature]

COORDONATE

CONTRACT

36349-299/2018

TITLUL LUCRĂRII

LEGĂTURĂ RUTIERĂ ÎNTRE ARTERA PRINCIPALĂ A REȘITEI ȘI
PARCUL INDUSTRIAL ȘI ZONA DE REGENERARE URBANĂ MOCIUR,
ÎN VEDEREA EXTINDERII TRANSPORTULUI ÎN COMUN

FAZA

STUDIU DE FEZABILITATE

BENEFICIAR

MUNICIPIUL REȘIȚA

EXECUTANT



ALDOR



ISO 9001:2015
ID: 428-C-375-M - 1466-0923

str. Nicolae Table nr. 2, sc. B, ap. 2 RO - 300645 TIMIȘOARA
tel.: (+4) 0256 / 207 687 fax (+4) 0372 / 254 247 e-mail: office@aldor.ro

DIRECTOR

ing. Dorian BOTA



CONSULTANT TEHNIC

dr. ing. Adrian BOTA

Adrian BOTA

SEF PROIECT

ing. Dorian BOTA

Dorian BOTA

COLECTIV DE ELABORARE

ing. Iasmina SÂRBU

Iasmina SÂRBU

ing. Dorian BOTA

Dorian BOTA

ing. Petru GEORGESCU

Petru GEORGESCU

MEMORIU TEHNICO – ECONOMIC

pentru studiu de fezabilitate

(conform Hotărârii de Guvern nr. 907 din 29 noiembrie 2016)

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTIȚII

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

"LEGĂTURĂ RUTIERĂ ÎNTRE ARTERA PRINCIPALĂ A REȘITEI ȘI PARCUL INDUSTRIAL ȘI ZONA DE REGENERARE URBANĂ MOCIUR, ÎN VEDEREA EXTINDERII TRANSPORTULUI ÎN COMUN"

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

PRIMARUL MUNICIPIULUI REȘIȚA, IOAN POPA

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)

Nu este cazul.

1.4. Beneficiarul investiției

MUNICIPIUL REȘIȚA

1.5. Elaboratorul studiului de fezabilitate

SC ALDOR SRL TIMIȘOARA

CONTRACT DE PROIECTARE NR. 299-36349/2018

2. SITUAȚIA EXISTENTĂ ȘI NECESITATEA REALIZĂRII OBIECTIVULUI/PROIECTULUI DE INVESTIȚII

2.1. Concluziile studiului de prefezabilitate (în cazul în care a fost elaborat în prealabil)

Nu este cazul.

2.2. Prezentarea contextului

Lucrările proiectate se situează în județul Caraș - Severin, în municipiul reședință de județ Reșița.

Prezenta documentație s-a întocmit la solicitarea Municipiului Reșița, activitatea de proiectare pentru acest obiectiv fiind reglementată prin Contractul de proiectare nr. 299-36349/2018.

2.3. Analiza situației existente și identificarea deficiențelor

Pentru dezvoltarea de perspectivă a municipiului Reșița, s-a elaborat Planul Urbanistic Zonal pentru zona Mociur cu denumirea „Studiu de restructurare și urbanizare platforma Mociur, Reșița”, actualmente zonă industrială în curs de dezafectare, care se dorește a fi transformată pe viitor într-un complex rezidențial cu o vastă zonă de recreere.

La ora actuală nu există străzi de legătură între zona Mociur și cartierul Govândari și nici posibilități de traversare a râului Bârzava, altele decât pasajul Triaj (Intim) respectiv podul metalic de cale ferată industrială amplasat în zona UCM OxyGaz, care este dezafectat.

În această situație nu există condiții de deplasare directă și facilă auto, ciclistă și pietonală între zonele menționate, fapt care împiedică asupra posibilităților de dezvoltare a zonei Mociur prezentate în PUZ-ul menționat.

2.4. Analiza cererii de bunuri și servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu și lung privind evoluția cererii, în scopul justificării necesității obiectivului de investiții

2.5. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Obiectivul general al proiectului vizează dezvoltarea durabilă a spațiului urban prin facilitarea accesului în zone cu potențial pentru a fi transformate în zone rezidențiale/ de locuit.

Obiectivele specifice ale proiectului, adică beneficiile socio-economice de la nivel local, care vor fi obținute prin implementarea proiectului propus sunt următoarele:

a) Dezvoltarea infrastructurii de transport în municipiul Reșița

Ca urmare a realizării accesului auto, pietonal și ciclist în această zonă, se va observa o dezvoltare vizibilă a infrastructurii de transport în municipiul Reșița.

b) Creșterea calității mediului, sănătății populației, îmbunătățirea condițiilor de transport în municipiul Reșița

Lucrările de construcție prezentate vor facilita lucrările de construcție a zonei rezidențiale care va duce la creșterea numărului spațiilor disponibile pentru locuit, se preconizează o creștere a natalității în această zonă, precum și o dezvoltare economică a zonei și municipiului. Pe durata de execuție a lucrărilor se vor lua măsuri pentru protecția mediului, inclusiv replantarea a 15 arbori a căror tăiere presupun aceste lucrări și se vor crea noi locuri de muncă.

Orizontul de analiză folosit pentru întocmirea acestei analize este de **30 de ani**.

Rezultatele preconizate sunt cuprinse în continuare în Matricea Cadru Logic. Ea oferă un set de concepte sincronizate care sunt utilizate ca parte dintr-un proces iterativ pentru a ajuta la realizarea unei analize structurate și sistematice a proiectului.

Această matrice permite ca informația să fie analizată și organizată într-o modalitate structurată, astfel încât să se poată pune întrebări, să se poată identifica punctele slabe și pentru ca cei responsabili de luarea deciziilor să poată lua decizii informate, bazate pe o înțelegere îmbunătățită a analizei raționale a proiectului, a obiectivelor vizate și a mijloacelor prin care obiectivele pot fi realizate.

Matricea Cadru Logic constă dintr-o matrice cu patru coloane și patru (sau mai multe) rânduri, care prezintă pe scurt elementele cheie ale planului proiectului și anume:

- Ierarhia de obiective a proiectului (Descrierea Proiectului și Intervenția Logică);
- Factorii cheie externi, critici pentru succesul proiectului (Ipoteze/Supoziții); și
- Cum vor fi monitorizate și evaluate realizările proiectului (Indicatori și Surse de Verificare).

În tabelul următor este prezentată matricea cadru logic pentru prezentul proiect în vederea susținerii procesului de planificare și gestionare a acestuia.

Tabelul 1. Matricea Cadru Logic

Descrierea proiectului	Indicatori	Surse de verificare	Supoziții
Obiectivul general al proiectului vizează dezvoltarea durabilă a spațiului urban prin facilitarea accesului în zone cu potențial pentru a fi transformate în zone rezidențiale/ de locuit.	Creșterea PIB/cap de locuitor în municipiu	Date de la Direcția Regională de Statistică, județul Caraș - Severin	
Obiective specifice 1. Dezvoltarea infrastructurii de transport în municipiul Reșița Ca urmare a realizării accesului auto, pietonal și ciclist în această zonă, se va observa o dezvoltare a infrastructurii de transport în municipiul Reșița. 2. Creșterea calității mediului, sănătății populației, îmbunătățirea condițiilor de transport în municipiul Reșița Lucrările de construcție prezentate vor facilita lucrările de construcție a zonei rezidențiale care va duce la creșterea numărului spațiilor disponibile pentru locuit, se preconizează o creștere a natalității în această zonă, precum și o dezvoltare economică a zonei și municipiului. Pe durata de execuție a lucrărilor se vor lua măsuri pentru protecția mediului, inclusiv replantarea a 15 arbori a căror tăiere presupun aceste lucrări și se vor crea noi locuri de muncă.	Creșterea numărului de km de drum/poduri din municipiul Reșița Dezvoltarea economică a zonei, creșterea natalității și sănătății populației	Date de la Direcția Regională de Statistică, județul Caraș - Severin Date de la Registrul Comerțului referitor la activitățile economice din zonă Date de la Direcția Regională de Statistică, județul Caraș - Severin	Străzile și podurile să fie folosite de către utilizatori în măsura pentru care acestea au fost construite și să fie respectate condițiile de siguranță rutieră. Apariția crizei economice/financiare și afectarea pieței economice
Rezultate Construirea podurilor și străzilor	Lucrările de construcție au fost executate conform proiectului	Procesul verbal de recepție a lucrării de la Primăria Municipiului Reșița	Primăria Municipiului Reșița este în măsură să asigure fondurile necesare pentru finanțarea lucrărilor și pentru întreținerea curentă și periodică a infrastructurii

Activități - Întocmirea proiectului, obținerea avizelor și autorizațiilor necesare; - Desfășurarea licitației de construcție; - Contractarea lucrării de modernizare și toate celelalte aspecte legate de supervizarea și controlul la locul execuției lucrărilor de către contractant și celelalte instituții abilitate; - Recepția la terminarea lucrărilor; - Recepția finală.	Anunțul pentru licitație, rezultatele acesteia vor fi publicate și puse la dispoziție publicului larg	Internet, mass-media locală, rapoarte de progres întocmite de către constructor	1. Asigurarea fondurilor necesare execuției 2. Timp favorabil execuției lucrărilor 3. Contractarea unui constructor la preț estimat 4. Constructorul să dispună de resursele necesare realizării investiției
---	---	---	---

Pentru dezvoltarea de perspectivă a municipiului Reșița prin prisma PUZ, se vor realiza două poduri peste râul Bârzava, un drum de legătură între cele două structuri de traversare proiectate și o bretea de legătură între podul de lângă pasajul Triaj (Intim) și Blv Muncii.

Prin realizarea investiției publice se dorește facilitarea accesului auto, pietonal și ciclist în actuala zonă industrială în curs de dezafectare, care se intenționează a fi transformată pe viitor într-un complex rezidențial.

3. IDENTIFICAREA, PROPUNEREA ȘI PREZENTAREA A MINIMUM 2 SCENARII/OPTIUNI TEHNICO-ECONOMICE PENTRU REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚIE

Având în vedere că nu a fost elaborat un studiu de fezabilitate, nu este necesară prezentarea a minimum 2 scenarii, prin urmare în continuare se va prezenta un singur scenariu agreat de către beneficiar.

3.1. Particularități ale amplasamentului

a) Descrierea amplasamentului;

Amplasamentul pe care se dorește amenajarea legăturii rutiere în vederea extinderii transportului în comun se află în Zona Mociur – zonă de unități de producție industrială, de depozitare.

La ora actuală lucrările care se doresc a fi proiectate se extind atât pe domeniul public al municipiului Reșița cât și pe domeniul privat aparținând unor persoane fizice și /sau juridice, care pe parcursul etapei de implementare se vor elibera de sarcini.

Lungimea traseului proiectat, totalizând 890 m, este compusă din:

- pod la km 0+038.00 – cu lungimea de 28.75 m
- stradă de legătură prin Zona Mociur – cu lungimea de 692 m
- pod la km 0+735.00 – cu lungimea de 30.70 m
- bretea de legătură cu blv. Muncii – cu lungimea de 139 m

Traseul propus pentru amenajare intersectează râul Bârzava în două puncte, motiv

pentru care este necesară proiectarea a 2 poduri pe aceste amplasamente, în sens kilometric:

- în aval de podul de cale ferată existent în zona UCM OxyGaz, km 0+038.00
- în aval de Pasajul Triaj (Intim), km 0+735.00

Legătura dintre cele două structuri de traversare se va face prin intermediul unui drum de legătură proiectat pe vechiul traseu al căii ferate dezafectate, care va intersecta Blv. Muncii înainte de sensul giratoriu din zona parcului Intim.

b) Relațiile cu zone învecinate, accese existente și/sau căi de acces posibile;

Traseul proiectat are următoarele particularități:

- pornește de la podul proiectat în aval de cel de cale ferată existent în zona UCM OxyGaz;
- traversează Zona Mociur pe vechiul traseu al căii ferate dezafectate;
- subtraversează Pasajul Triaj (Intim) prin prima deschidere aferentă malului stâng;
- în partea stângă trece pe lângă stadionul Intim al Clubului Sportiv Municipal Reșița;
- traversează râul Bârzava în aval de Pasajul Triaj (Intim);
- traversează parcul Intim prin zona dinspre sensul giratoriu;
- intersectează Blv. Muncii la o distanță de cca 40 m înainte de sensul giratoriu.

c) Orientări propuse față de punctele cardinale și față de punctele de interes naturale sau construite

Pentru dezvoltarea de perspectivă a municipiului Reșița, s-a elaborat Planul Urbanistic Zonal pentru zona Mociur cu denumirea „*Studiu de restructurare și urbanizare platforma Mociur, Reșița*”, actualmente zonă industrială în curs de dezafectare, care se dorește a fi transformată pe viitor într-un complex rezidențial cu o vastă zonă de recreere.

d) Surse de poluare existente în zonă

Nu este cazul.

e) Datele climatice și particularități de relief;

Geografic, în județul Caraș-Severin se află toate cele trei trepte de relief clasice ale pământului românesc. Ponderea treptelor de relief în teritoriul județului este sensibil diferită de cea în cadrul teritoriului național, unde munții ocupă 31%, dealurile 36%, iar câmpia 33%.

Pe teritoriul județului munții ocupă 65,4%, dealurile au o extindere mică, ocupând 10,8%, iar depresiunile 16,5%. Pe ultimul loc se află câmpiile, care dețin 7,3% din suprafață.

Așezat nu departe de Marea Adriatică, și la adăpostul Munților Carpați, județul integrează pe teritoriul sau climatul temperat-continental moderat (subținutul bănățean) cu nuanțe submediteraneene.

Temperatura medie anuală a aerului oscilează de la 18 °C – 20 °C în câmpie, la 0 °C în munții înalți. Cea mai caldă luna este iulie, iar cea mai rece este ianuarie (-8 °C în munții cei mai înalți). Cantitatea medie de precipitații este cuprinsă între 1.400 mm în munții înalți și

650-750 mm în zona deluroasă. Cea mai ploioasă luna este iulie, iar cea mai săracă în precipitații este ianuarie.

f) Existența unor:

- Rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;

Existența în teren a rețelelor edilitare și necesitatea relocării/protejării lor va fi stabilită de deținători prin avizele eliberate.

- Posibile interferențe cu 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.

- Terenuri care aparțin unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranța națională;

Nu este cazul.

g) Caracteristici geofizice ale terenului din amplasament – extras din studiu geotehnic elaborat conform normativelor în vigoare

Studiul geotehnic este atașat prezentei documentații.

3.2. Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcțional-arhitectural și tehnologic

- Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții

1. pod la km 0+038.00

Caracteristicile principale ale podului proiectat:

- | | |
|---|---------------------------|
| - categoria de importanță (HG 766-97) | B ; |
| - categoria construcției (STAS 4273 - 83 art. 2.11) | 4; |
| - clasa de importanță (STAS 4273 – 83 art. 5.1.) | IV definitivă principală; |
| - clasa de încărcare | LM1; |
| - lungimea podului | 28,75 m; |
| - lumina podului | 23,98 m; |
| - lățimea podului | 11,15 m; |
| - gabaritul podului | 7,40 m; |
| din care: parte carosabilă | 7,00 m; |
| efect optic | 1 x 0,40 m; |
| trotuar aval (trafic comun pietoni și cicliști) | 3,00 m; |
| - profil transversal pe pod (acoperiș) | 2,00 %; |
| - profil transversal pe rampe (acoperiș) | 2,50 %; |
| - racordare cu terasamentele | plăci de racordare, |

2. stradă de legătură prin Zona Mociur

- | | |
|------------------------------------|---------|
| - lungime | 890 m |
| - lățime totală | 18,60 m |
| din care: trotuare pe ambele părți | 2,00 m; |
| pistă de cicliști pe ambele părți | 2,00 m; |

- număr sensuri pistă cicliști

2

Structura rutieră propusă este:

- 4 cm strat de uzură M.A.S. 16;
- 6 cm strat de legătură B.A.D. 25;
- 12 cm strat de bază A.B. 25;
- 18 cm strat superior de fundație din piatră spartă împănată;
- 30 cm strat inferior de fundație din zgură de furnal ;
- geotextil.

3. pod la km 0+735.00

Caracteristicile principale ale podului proiectat:

- categoria de importanță (HG 766-97) B ;
- categoria construcției (STAS 4273 – 83 art. 2.11) 4;
- clasa de importanță (STAS 4273 – 83 art. 5.1.) IV definitivă principală;
- clasa de încărcare LM1;
- lungimea podului 31,20 m;
- lumina podului 28,20 m;
- lățimea podului 11.15 ... 18.94 m;
- gabaritul podului 7.40 ... 13.08 m;
- din care: parte carosabilă 7,00 ... 12.50 m;
- efect optic 1 x 0,40 m;
- profil transversal pe pod (pantă unică) 2,00 %;
- profil transversal pe rampe (pantă unică) 2,50 %;
- racordare cu terasamentele plăci de racordare,

4. bretea de legătură cu blv. Muncii

- lungime 139 m
- lățime totală 12,40 m
- din care: trotuare pe ambele părți 2,00 m;

Structura rutieră propusă este:

- 4 cm strat de uzură M.A.S. 16;
- 6 cm strat de legătură B.A.D. 25;
- 12 cm strat de bază A.B. 25;
- 18 cm strat superior de fundație din piatră spartă împănată;
- 30 cm strat inferior de fundație din zgură de furnal ;
- geotextil.

– Varianta constructivă de realizare a investiției, cu justificarea alegerii acesteia;

În vederea obținerii unui grad de confort superior pentru utilizatori, pe acest traseu se prevede realizarea unei structuri rutiere, respectiv a două structuri de traversare noi care vor facilita accesul auto, pietonal și ciclist în zona industrială, care se intenționează a fi transformată pe viitor într-un complex rezidențial.

➤ **Stradă și bretea de legătură**

Traseul de stradă supus proiectării este împărțit în 2 tronsoane care totalizează o lungime de 831.00 m, după cum urmează:

- stradă de legătură prin Zona Mociur – 692 m;

- bretea de legătură cu blv. Muncii – 139 m.

În plan traseul proiectat este format din aliniamente și curbe.

Pe traseul proiectat, pe ambele părți ale străzii de legătură, se prevăd trotuare noi, cu pavele prefabricate din beton de tip rustic, precum și piste de cicliști adiacente acestora, iar pe breteaua de legătură se prevăd trotuare noi adiacente acestora.

Între trotuar și partea carosabilă, pe primul tronson se amenajează spații verzi noi cu lățimea de 1.50 m iar pe al doilea tronson trotuarele sunt adiacente părții carosabile.

În profil transversal, strada de legătură are o lățime a părții carosabile de 7.00 m (conform STAS 10144/1-90 Străzi. Profiluri transversale) amenajată cu panta de 2.5% tip acoperiș, iar trotuarele și pistele de cicliști au lățimea de 2.00 m și panta transversală de 2.0 %.

Structura rutieră pentru realizarea părții carosabile a străzii este:

- 4 cm strat uzură M.A.S. 16;
- 6 cm strat legătură B.A.D. 25;
- 12 cm strat de bază A.B. 25;
- 18 cm strat superior de fundație din piatră spartă împănată;
- 30 cm strat inferior de fundație din zgură de fumal;
- geotextil.

Încadrarea părții carosabile se realizează cu borduri ridicate din beton, așezate pe fundație de beton.

Trotuarele și zonele verzi vor fi delimitate cu borduri din beton de format mic și se realizează cu următoarea structură:

- trotuare pe primul tronson
 - 6 cm pavele prefabricate din beton de tip rustic;
 - 5 cm nisip pilonat;
 - 25 cm strat de fundație din balast;
- trotuare pe al doilea tronson
 - 3 cm strat de uzură B.A. 8;
 - 10 cm balast stabilizat;
 - 23 cm strat de fundație din balast;
- piste de cicliști
 - 3 cm strat de uzură B.A. 8;
 - 10 cm balast stabilizat;
 - 23 cm strat de fundație din balast;

Accesul către zona Mociur se va realiza prin amenajarea intersecției dintre b-dul Muncii și breteaua de legătură cu o bandă de virare la stânga.

Pe întregul traseu amenajat se vor amplasa stâlpi de iluminat de cu înălțime de 10 m și corpuri de iluminat de 170 W, respectiv de 74 W la trecerile de pietoni.

Corpurile de iluminat utilizate în proiect sunt de tip THEOS 170W, respectiv SQUARE 74 W de la Performance in Lighting. La execuție se recomandă utilizarea acestor tipuri de corpuri de iluminat sau similar, deoarece a fost realizat un Studiu de iluminat pe întregul

amplasament din care a rezultat dispunerea stâlpilor.

Apele meteorice de pe suprafața carosabilă și de pe trotuare, sunt conduse prin pante transversale de 2 x 2,5% respectiv 2% către marginea părții carosabile, fiind apoi dirijate prin pante longitudinale spre gurile de scurgere proiectate cu priză laterală la nivelul bordurilor.

Acestea se vor racorda la rețeaua de canalizare proiectată, colectarea apelor pluviale realizându-se în separatoarele de hidrocarburi amplasate în proximitatea podurilor, fiind evacuate apoi în râul Bârzava.

Lucrările prevăzute implică tăierea unui număr de 15 arbori unde se amenajează breteaua de legătură cu b-dul Muncii. În locul acestora se vor planta alți 15 arbori într-un alt amplasament stabilit de beneficiar.

În cadrul acestor lucrări de modernizare se prevede reamenajarea spațiilor verzi afectate de lucrările prevăzute în documentație.

Pentru orientarea și dirijarea circulației, pe partea carosabilă se vor aplica marcaje rutiere în axa străzii și pentru separarea benzilor de circulație, marcaje pentru treceri de pietoni și traversarea bicicliștilor. De asemenea se vor monta indicatoare rutiere adecvate.

➤ **Pod km 0 + 038.00**

a) **Infrastructura**

Elevația culeelor precum și zidul de gardă și bancheta cuzineților se vor executa din beton armat C25/30.

Apele ajunse accidental pe bancheta cuzineților vor fi dirijate printr-o rigolă cu panta de 1% înspre cele trei puncte de colectare, iar evacuarea acestora se va realiza prin țevi din PVC, care se descarcă în sistemul de drenaj fără pietriș.

La partea inferioară, rigola drenului preia apele colectate și le direcționează prin pante de 5% către două barbacane, asigurând scurgerea acestora în albie.

Fundarea infrastructurii se face direct cu o fundație din beton armat C25/30, având înălțimea de 2,00 m, lățimea de 4,15 m și lungimea de 17,12 m.

b) **Suprastructură**

S-a proiectat o structură de traversare realizată din dală de beton cu grinzi metalice înglobate. cu o lungime totală de 28,75 m asigurând o lumină de 23,98 m. Cele paisprezece grinzi metalice de tip HE 700 B au lungimea de 27,40 m și sunt înglobate în dala de beton de clasă C35/45.

Trotuarul comun cu pista de cicliști se amenajează numai pe partea dreaptă a suprastructurii (aval), în sens kilometric.

Lățimea totală a suprastructurii este de 11,15 m. Grinzile parapet au o lățime de 0,50 m pe partea stângă aferentă parapetului rutier și 0,25 m pe partea dreaptă aferentă parapetului pietonal.

Pentru betonul de înglobare se va folosi cofraj pierdut din preale din beton armat cu

grosimea de 5 cm. Grosimea dalei de beton cu grinzi metalice înglobate este cuprinsă între 0,72 și 0,79 m.

Grinzile metalice se vor proteja anticoroziv la intradosul și extradosul tălpii inferioare precum și pe 5 cm din inima acestora.

Aparatele de reazem cu dimensiunile 200x400x41 sunt realizate din neopren armat și sunt dispuse sub fiecare grindă metalică.

c) Calea pe pod

Calea pe pod se realizează din 4 cm strat de uzură M.A.S. 16, 6 cm strat de legătură B.A.P. 16 și 3 cm protecție hidroizolație B.A. 8, după ce în prealabil se execută hidroizolarea structurii cu materiale performante agreat de către beneficiar și în conformitate cu prevederile caietului de sarcini.

d) Trotuare

Gabaritul podului include pe partea dreaptă amenajarea unui trotuar de 3,00 m care va fi comun atât pentru pietoni cât și pentru cicliști pentru a continua trotuarul și pistele de cicliști amenajate pe strada adiacentă.

Tronsonul aferent trotuarului și pistei de cicliști se realizează din beton simplu C25/30. Calea pe suprafața trotuarului se realizează din strat de uzură B.A. 8 cu o grosime de 3 cm.

Această zonă este delimitată de partea carosabilă cu ajutorul unor borduri cu dimensiunile 20x25x50 cm.

e) Echipare tablier

Echiparea tablierului se face cu două tipuri de parapet și anume:

- parapet rutier – amplasat pe partea stângă a podului (amonte);
- parapet pietonal – amplasat pe partea dreaptă a podului (aval);

Parapetele se realizează în soluție metalică, fiind prevăzute cu elemente special proiectate încât să confere siguranță pentru traficul auto și pietonal. Elementele parapetelor se vor proteja anticoroziv prin zincare.

f) Evacuarea apelor de pe pod

Apele meteorice de pe pod sunt conduse prin panta longitudinală către gurile de scurgere proiectate de tipul T1 G1 respectiv guri de scurgere înglobate cu priză laterală.

g) Rosturi de dilatație

Se vor realiza rosturi de dilatație din bitum elastomer.

h) Amenajare albie

În vederea asigurării unor condiții bune de scurgere a apelor râului Bârzava prin secțiunea podului, s-a prevăzut reprofilarea albiei pe o distanță aferentă a două lungimi a lucrării de artă în amonte, respectiv pe o distanță corespunzătoare cel puțin a unei lungimi a lucrării de artă în aval.

Zidul existent afectat de lucrări se va aduce la starea inițială.

➤ **Pod km 0 + 735.00**

a) **Infrastructura**

Elevația culeelor precum și zidul de gardă și bancheta cuzineților se vor executa din beton armat C25/30.

Apele ajunse accidental pe bancheta cuzineților vor fi dirijate printr-o rigolă cu panta de 1% înspre cele trei puncte de colectare, iar evacuarea acestora se va realiza prin țevi din PVC, care se descarcă în sistemul de drenaj fără pietriș.

La partea inferioară, rigola drenului preia apele colectate și le direcționează prin pante de 5% către două barbacane, asigurând scurgerea acestora în albie.

Fundarea infrastructurii se face direct cu o fundație din beton armat C25/30, având înălțimea de 2,00 m, lățimea de 4,25 m și lungimea de 23,20 m pentru culeea de pe malul stâng respectiv 11.35 m pentru culeea de pe malul drept.

b) **Suprastructură**

S-a proiectat o structură de traversare realizată din dală de beton cu grinzi metalice înglobate. cu o lungime totală de 29,90 m asigurând o lumină de 28,20 m. Cele optsprezece grinzi metalice de tip HE 800 B au lungimea de 29,40 m și sunt înglobate în dala de beton de clasă C35/45.

Trotuarul comun cu pista de cicliști se amenajează numai pe partea stângă a suprastructurii (aval), în sens kilometric.

Lățimea totală a suprastructurii este cuprinsă între 11,15 m și 18.94 m. Grinzile parapet au o lățime de 0,50 m pe partea dreaptă aferentă parapetului rutier și 0,25 m pe partea stângă aferentă parapetului pietonal.

Pentru betonul de înglobare se va folosi cofraj pierdut din predale din beton armat cu grosimea de 5 cm. Grosimea dalei de beton cu grinzi metalice înglobate este cuprinsă între 0,91 și 1,07 m.

Grinzile metalice se vor proteja anticoroziv la intradosul și extradosul tălpii inferioare precum și pe 5 cm din inima acestora.

Aparatele de reazem cu dimensiunile 200x400x41 sunt realizate din neopren armat și sunt dispuse sub fiecare grindă metalică.

c) **Calea pe pod**

Calea pe pod se realizează din 4 cm strat de uzură M.A.S. 16, 6 cm strat de legătură B.A.P. 16 și 3 cm protecție hidroizolație B.A. 8, după ce în prealabil se execută hidroizolarea structurii cu materiale performante agreat de către beneficiar și în conformitate cu prevederile caietului de sarcini.

d) **Trotuare**

Gabaritul podului include pe partea dreaptă amenajarea unui trotuar de 3,00 m care va fi comun atât pentru pietoni cât și pentru cicliști pentru a continua trotuarul și pistele de cicliști amenajate pe strada adiacentă.

Tronsonul aferent trotuarului și pistei de cicliști se realizează din beton simplu C25/30. Calea pe suprafața trotuarului se realizează din strat de uzură B.A. 8 cu o grosime de 3 cm.

Această zonă este delimitată de partea carosabilă cu ajutorul unor borduri cu dimensiunile 20x25x50 cm.

e) Echipare tablier

Echiparea tablierului se face cu două tipuri de parapet și anume:

- parapet pietonal – amplasat pe partea stângă a podului (aval);
- parapet rutier – amplasat pe partea dreaptă a podului (amonte);

Parapetele se realizează în soluție metalică, fiind prevăzute cu elemente special proiectate încât să confere siguranță pentru traficul auto și pietonal. Elementele parapetelor se vor proteja anticoroziv prin zincare.

f) Evacuarea apelor de pe pod

Apele meteorice de pe pod sunt conduse prin panta longitudinală către gurile de scurgere proiectate de tipul T1 G1.

g) Rosturi de dilatație

Se vor realiza rosturi de dilatație din bitum elastomer.

h) Amenajare albie

În vederea asigurării unor condiții bune de scurgere a apelor râului Bârzava prin secțiunea podului, s-a prevăzut reprofilarea albiei pe o distanță aferentă a două lungimi a lucrării de artă în amonte, respectiv pe o distanță corespunzătoare cel puțin a unei lungimi a lucrării de artă în aval.

Pereul existent afectat de lucrări se va aduce la starea inițială.

- Echiparea și dotarea specifică funcțiunii propuse.

Nu e cazul

3.3. Costurile estimative ale investiției

- Costurile estimate pentru realizarea obiectivului de investiții, cu luarea în considerare a costurilor unor investiții similare, ori a unor standarde de cost pentru investiții similare corelativ cu caracteristicile tehnice și parametrii specifici obiectivului de investiții;

Costurile estimative pentru realizarea obiectivului de investiții sunt cuprinse și detaliate în devizul general respectiv în devizele pe obiect atașate prezentei documentații.

- Costurile estimative de operare pe durata normată de viață/de amortizare a investiției publice;

În cazul proiectelor de infrastructură publică, procesul investițional se desfășoară pe o perioadă de timp mai mare, aceasta fiind necesară pentru proiectarea și execuția obiectivului. Luând în considerare aceste aspecte, perioada de referință selectată pentru previziunile financiare ale acestui obiectiv este de 30 de ani.

Cu toate că implică costuri mari de investiție și operare pe durata celor 30 de ani,

costurile și pierderile primăriei estimate pe viitor în cazul în care nu se intervine pentru a schimba situația în cazul zonei Mociur sunt foarte mari.

La evaluarea costurilor investiției din municipiul Reșița s-au avut în vedere costurile înregistrate la lucrări de execuție similare:

- o Pod peste râul Crișul Alb pe strada Cloșca, în Municipiul Brad
- o Amenajare str. Musicescu – Timișoara

Valoarea totală cu detalierea pe structura DEVIZULUI GENERAL

(conform HG 907/29 noiembrie 2016)

privind cheltuielile necesare realizării lucrărilor de intervenții la

**LEGĂTURĂ RUTIERĂ ÎNTRE ARTERA PRINCIPALĂ A REȘITEI ȘI PARCUL INDUSTRIAL
ȘI ZONA DE REGENERARE URBANĂ MOCIUR,
ÎN VEDEREA EXTINDERII TRANSPORTULUI ÎN COMUN**

În lei la cursul BNR din data de **09.08.2018**

1 euro = 4.6427

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fără TVA)	TVA	Valoare (inclusiv TVA)
		lei	lei	lei
1	2	3	5	6
CAPITOLUL 1				
Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului				
1.1	Obținerea terenului	0.00	0.00	0.00
1.2	Amenajarea terenului	147 371.66	28 000.62	175 372.28
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială	400 688.89	76 130.89	476 819.78
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	0.00	0.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 1	548 060.55	104 131.61	652 192.06
CAPITOLUL 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
CAPITOLUL 3				
Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică				
3.1	Studii	3 702.00	703.38	4 405.38
	3.1.1. Studii de teren	3 702.00	703.38	4 405.38
	- studii topografice	0.00	0.00	0.00
	- studii geotehnice	0.00	0.00	0.00
	- studii hidrologice	3 702.00	703.38	4 405.38
	3.1.2. Raport privind impactul asupra mediului	0.00	0.00	0.00
	3.1.3. Alte studii specifice	0.00	0.00	0.00
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autoizații	3 000.00	570.00	3 570.00
3.3	Expertizare tehnică	0.00	0.00	0.00
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0.00	0.00	0.00
3.5	Proiectare	436 479.48	82 931.10	519 410.58
	3.5.1. Temă de proiectare	0.00	0.00	0.00
	3.5.2. Studiu de fezabilitate	0.00	0.00	0.00
	3.5.3. Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	128 950.00	24 500.50	153 450.50
	3.5.4. Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	2 400.00	456.00	2 856.00
	3.5.5 Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	17 271.48	3 281.58	20 553.06
	3.5.6. Proiect tehnic și detalii de execuție	287 858.00	54 693.02	342 551.02
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	0.00	0.00	0.00
3.7	Consultanță	95 952.74	18 231.02	114 183.76
	3.7.1. Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții (0,5% * Cap 4)	47 976.37	9 115.51	57 091.88
	3.7.2. Auditul financiar (0,5% * Cap 4)	47 976.37	9 115.51	57 091.88
3.8	Asistență tehnică	143 929.10	27 346.52	171 275.62
	3.8.1. Asistență tehnică din partea proiectantului	71 964.55	13 673.26	85 637.81
	3.8.1.1 - pe perioada de execuție a lucrărilor	47 976.37	9 115.51	57 091.88
	3.8.1.2 - pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	23 988.18	4 557.75	28 545.93
	3.8.2. Dirigenție de șantier	71 964.55	13 673.26	85 637.81
	TOTAL CAPITOL 3	683 063.32	129 782.02	812 845.34

CAPITOLUL 4				
Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1	Construcții și instalații	9 595 273.01	1 823 101.88	11 418 374.89
	Stradă de legătură	4 704 092.68	893 777.61	5 597 870.29
	- amenajare trotuare	1 138 957.65	216 401.95	1 355 359.60
	- amenajare pistă biciclete	394 145.85	74 887.71	469 033.56
	- amenajare stradă	2 798 606.35	531 735.21	3 330 341.56
	- iluminat public	355 384.71	67 523.09	422 907.80
	- semnalizare mal stâng	16 998.12	3 229.64	20 227.76
	Pod la km 0+038.00	2 036 132.35	386 865.15	2 422 997.50
	- infrastructură	575 465.53	109 338.45	684 803.98
	- suprastructură	1 423 847.64	270 531.05	1 694 378.69
	- plăci de racordare	36 819.18	6 995.64	43 814.82
	Pod la km 0+735.00	2 855 047.98	542 459.12	3 397 507.10
	- infrastructură	731 333.91	138 953.44	870 287.35
	- suprastructură	2 073 213.88	393 910.64	2 467 124.52
	- plăci de racordare	50 500.19	9 595.04	60 095.23
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și	0.00	0.00	0.00
4.5	Dotări	0.00	0.00	0.00
4.6	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 4	9 595 273.01	1 823 101.88	11 418 374.89
CAPITOLUL 5				
Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de șantier	239 881.83	45 577.55	285 459.38
	5.1.1. Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier (1,5% * Cap 4)	143 929.10	27 346.53	171 275.63
	5.1.2. Cheltuieli conexe organizării șantierului (1,0% * Cap 4)	95 952.73	18 231.02	114 183.75
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	113 159.88	9 772.90	122 932.78
	5.2.1. Comisiunile și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	0.00	0.00	0.00
	5.2.2. Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții (0.5% * C+M)	51 436.31	0.00	51 436.31
	5.2.3. Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții (0.1% * C+M)	10 287.26	0.00	10 287.26
	5.2.4. Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC (0.5% * C+M)	51 436.31	9 772.90	61 209.21
	5.2.5. Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/desființare	0.00	0.00	0.00
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute (10%*(1.2+1.3+1.4+2+3.5+3.8+4))	1 072 374.21	203 751.10	1 276 125.31
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	0.00	0.00	0.00
	TOTAL CAPITOL 5	1 425 415.92	259 101.55	1 684 517.47
CAPITOLUL 6				
Cheltuieli pentru probe tehnologice, teste și predare la beneficiar				
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00
6.2	Probe tehnologice și teste	16 249.45	3 087.40	19 336.85
	TOTAL CAPITOL 6	16 249.45	3 087.40	19 336.85
	TOTAL GENERAL	12 268 062.25	2 319 204.36	14 587 266.61
	din care C+M (1.2+1.3+1.4+2+4.1+4.2+5.1.1)	10 287 262.66	1 954 579.92	11 765 022.80

Timișoara, august 2018

Întocmit,
Ing. Iasmina SÂRBU



3.4. Studii de specialitate, în funcție de categoria și clasa de importanță a construcțiilor, după caz:

- Studiu topografic;
Studiul topografic este atașat prezentei documentații.
- Studiu geotehnic și/sau studii de analiză și de stabilitate a terenului;
Studiul geotehnic este atașat prezentei documentații.
- Studiu hidrologic, hidrogeologic;
Studiul geotehnic este atașat prezentei documentații.
- Studiu privind posibilitatea utilizării unor sisteme alternative de eficiență ridicată pentru creșterea performanței energetice;
Nu este cazul.
- Studiu de trafic și studiu de circulație;
Nu este cazul.
- Raport de diagnostic arheologic preliminar în vederea exproprierii, pentru obiectivele de investiții ale căror amplasamente urmează a fi expropriate pentru cauză de utilitate publică;
Nu este cazul.
- Studiu peisagistic în zona obiectivelor de investiții care se referă la amenajări spații verzi și peisajere;
Nu este cazul.
- Studiu privind valoarea resursei culturale;
Nu este cazul.
- Studii de specialitate necesare în funcție de specificul investiției.
Nu este cazul.

3.5. Grafice orientative de realizare a investiției

Grafic eșalonare lucrări

[illegible]

4. ANALIZA FICĂRUI/FIECĂREI SCENARIU/OPTIUNI TEHNICO-ECONOMIC(E) PROPUSE

4.1. Prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referință și prezentarea scenariului de referință

Identificarea opțiunilor urmărește găsirea diferitelor alternative de atingere a obiectivelor specifice (și a standardelor după finalizare) ale proiectului, care au fost stabilite în secțiunea precedentă. În acest scop s-au analizat 2 opțiuni:

a) **Varianta A** (varianta fără investiție), reprezintă alternativa de continuare a activității fără nici o investiție. În această ipostază, zona Mociur din municipiul Reșița nu va beneficia de nici o investiție, atât în ceea ce privește infrastructura de transport cât și în ceea ce privește construcția zonei rezidențiale.

Această alternativă nu va contribui la îndeplinirea obiectivelor specifice ale proiectului, ci dimpotrivă, va duce la înrăutățirea stării zonei industriale dezafectate, un peisaj demoralizator pentru locuitorii zonelor adiacente, un magnet pentru persoanele fără adăpost, un mediu propice pentru creșterea infracționalității și un focar de infecție pentru locuitorii municipiului Reșița.

b) **Varianta B** (varianta cu investiție), care include toate costurile necesare pentru realizarea obiectivului de investiție, care vor avea rezultatele specifice preconizate și un impact pozitiv asupra populației municipiului Reșița.

Având în vedere costurile totale relative, **varianta B este cea mai eficientă din punct de vedere economic și social**, prezentând și o serie de avantaje:

- Pe întreg traseul proiectat se vor amplasa stâlpi de iluminat;
- Se vor lua măsurile necesare pentru protecția mediului;
- Se vor avea în vedere amenajarea pistelor pentru cicliști, încurajând acest mijloc de transport pe timp favorabil și contribuind la reducerea noxelor.

4.2. Analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice, ce pot afecta investiția

Soluția tehnică de modernizare este corespunzătoare din punct de vedere al comportării în timp, deoarece în procesul de proiectare s-au respectat prevederile tuturor normativelor în vigoare pentru domeniul respectiv, indicându-se utilizarea numai a materialelor cu caracteristici tehnice conforme cu cele prevăzute în Caietele de sarcini.

În cazul în care nu se respectă prevederile Caietului de sarcini cu privire la întreținerea și exploatarea traseului amenajat, se poate produce degradarea lui într-un timp mai scurt decât cel prevăzut ca durată normată de exploatare.

4.3. Situația utilităților și analiza de consum:

– Necesarul de utilități și de relocare/protejare, după caz;

Pe traseul amenajat este prevăzută alimentarea cu energie electrică necesară iluminatului public. Necesitatea altor utilități va fi stabilită la momentul amenajării zonei

rezidențiale.

- Soluții pentru asigurarea utilităților necesare.

Nu este cazul.

4.4. Sustenabilitatea realizării obiectivului de investiții:

- a) Impactul social și cultural, egalitatea de șanse;

Din punct de vedere social, impactul realizării structurilor de traversare și al drumului de legătură va fi unul pozitiv asupra locuitorilor municipiului Reșița, având în vedere faptul că, în această zonă, se dorește amenajarea unui complex rezidențial modern cu parcuri și zone de recreere.

În acest sens drumul de legătură și structurile de traversare vor deservi nu numai agenții economici care vor activa în cadrul complexului rezidențial, dar și locuitorii acestuia.

- b) Estimări privind forța de muncă ocupată prin realizarea investiției: în faza de realizare, în faza de operare;

Pe perioada execuției lucrărilor proiectate nu se vor crea noi locuri de muncă pe durată nedeterminată, deoarece lucrările proiectate vor fi puse în operă de către personalul specializat al firmei executante.

Din extrasul de forță de muncă rezultă ca necesar pentru realizarea investiției, personal muncitor în meseriile: săpător, finisor terasamente, betonist, asfaltator, dulgher, muncitori în construcții – montaj etc.

Prin realizarea investiției nu se creează noi locuri de muncă pe durată nedeterminată, deoarece exploatarea și întreținerea lucrărilor proiectate se va face de către personal specializat, deja existent în sectorul de administrare și întreținere a drumurilor naționale și locale.

- c) Impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversității și a siturilor protejate, după caz;

Nu este cazul.

- d) Impactul obiectivului de investiție raportat la contextul natural și antropic în care acesta se integrează, după caz.

Nu este cazul.

4.5. Analiza cererii de bunuri și servicii, care justifică dimensionarea obiectivului de investiții

Nu este cazul.

4.6. Analiza financiară, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță financiară: fluxul cumulat, valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate, sustenabilitatea financiară

În scopul de a compara variantele prezentate anterior, cel mai important pas este identificarea costurilor și estimarea acestora.

Perioada de referință a analizei individuale a unei alternative depinde de durata

proiectată a realizării investiției și, respectiv, de durata fazei de exploatare. Perioada de referință poate fi luată din programele de construcție, în timp ce durata fazei de exploatare este determinată de durata economică de viață a investiției și a componentelor sale. Ca regulă, durata de viață se încheie atunci când încep să se acumuleze costuri mai mari decât beneficiile realizate. Având în vedere faptul că este dificil de prezis acest moment, perioada de operare previzibilă se bazează pe cifrele medii ale speranței de viață luate din proiecte comparabile.

Durata de viață variază în funcție de natura investiției. Intervalele de referință pe sector, în baza practicilor acceptate la nivel internațional și recomandate de Comisia Europeană, este furnizat mai jos:

Tabelul 2. Perioada de referință pe sector

SECTOR	INTERVAL DE REFERINȚĂ (ani)
Energie	15 – 25
Apă și mediu	30
Căi ferate	30
Porturi și aeroporturi	30
Drumuri	25 – 30
Industrie	10
Alte servicii	15

În cazul proiectelor de infrastructură publică, procesul investițional se desfășoară pe o perioadă de timp mai mare, aceasta fiind necesară pentru proiectarea și execuția obiectivului.

Luând în considerare aceste aspecte, perioada de referință selectată pentru previziunile financiare ale acestui obiectiv este de **30 de ani**.

Analiza cost-eficacitate ia în considerare atât costurile cât și beneficiile care apar în ani diferiți. În scopul de a le face comparabile, este utilizată tehnica de actualizare. **Rata de actualizare folosită în această analiză este de 5%.** Factorul de actualizare aferent ratei de actualizare prezentate a fost calculat după formula:

$$i = \frac{1}{(1 + a)^t},$$

unde $a = 5\%$ este rata de actualizare, iar t reprezintă anul de referință și este prezentat pentru perioada de referință în tabelul următor:

Tabelul 3. Factorul de actualizare

An	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Factorul de actualizare	0,9524	0,9070	0,8638	0,8227	0,7835	0,7462	0,7107	0,6768	0,6446	0,6139

An	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Factorul de actualizare	0,5847	0,5568	0,5303	0,5051	0,4810	0,4581	0,4363	0,4155	0,3957	0,3769

An	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Factorul de actualizare	0,3589	0,3418	0,3256	0,3101	0,2953	0,2812	0,2678	0,2551	0,2429	0,2314

Costul investiției

În conformitate cu devizele generale ale fiecărei alternative, valoarea lucrărilor propuse pentru lucrarea "Legătură rutieră între artera principală a Reșiței și parcul industrial și zona de regenerare urbană Mociur, în vederea extinderii transportului în comun" se ridică la suma de:

Tabelul 4. Costul investiției (lei cu TVA)

Varianta A	0
Varianta B	14.587.266,61

Estimarea costurilor de întreținere pentru alternativele proiectului

Costurile de întreținere ale infrastructurii publice se referă la activitățile care se realizează în mod curent, pe parcursul unui an, în vederea funcționării normale și prevenirea sau remedierea degradărilor luate în considerare. Acestea sunt estimate în urma consultării specialiștilor tehnici pentru străzi comunale aflate în diferite stări de funcționare.

În cazul lucrărilor de infrastructură rutieră costurile de întreținere reprezintă costurile necesare asigurării funcționării drumului la parametri optimi.

Lucrările de întreținere și reparare a drumurilor se împart în patru categorii:

1. lucrări de întreținere curentă;
2. lucrări de întreținere periodică;
3. lucrări de reparații curente;
4. lucrări de reparații capitale.

Costurile prezentate în varianta A, varianta fără investiție, reprezintă estimativ costurile (pierderile) primăriei, monetizate, a variantei în care investiția nu se realizează, zona Mociur rămâne o zona industrială dezafectată, o sursă de infecție pentru toți locuitorii municipiului Reșița și un incubator pentru activitățile de tip infracțional din municipiul Reșița. Costurile de întreținere aferente fiecărei variante cuprind costurile estimate pentru toate categoriile de lucrări de întreținere și sunt prezentate în tabelul următor:

Tabelul 5. Costuri totale – Varianta A

Anul	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Costul de investiție	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costuri de întreținere	550.000	588.500	629.695	673.774	720.938	771.403	825.402	883.180	945.002	1.011.153
Total costuri	550.000	588.500	629.695	673.774	720.938	771.403	825.402	883.180	945.002	1.011.153
Anul	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Costul de investiție	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costuri de întreținere	1.081.933	1.157.669	1.238.705	1.325.415	1.418.194	1.517.467	1.623.690	1.737.348	1.858.963	1.989.090
Total costuri	1.081.933	1.157.669	1.238.705	1.325.415	1.418.194	1.517.467	1.623.690	1.737.348	1.858.963	1.989.090
Anul	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Costul de investiție	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costuri de întreținere	2.128.326	2.277.309	2.436.721	2.607.291	2.789.802	2.985.088	3.194.044	3.417.627	3.656.861	3.912.841
Total costuri	2.128.326	2.277.309	2.436.721	2.607.291	2.789.802	2.985.088	3.194.044	3.417.627	3.656.861	3.912.841

Tabelul 6. Costuri totale – Varianta B

Anul	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Costul de investiție	14.587.267	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costuri de întreținere	1.000	1.070	1.145	1.225	1.311	1.403	1.501	1.606	1.718	1.838
Total costuri	14.588.267	1.070	1.145	1.225	1.311	1.403	1.501	1.606	1.718	1.838
Anul	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Costul de investiție	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costuri de întreținere	1.967	2.105	2.252	2.410	2.579	2.759	2.952	3.159	3.380	3.617
Total costuri	1.967	2.105	2.252	2.410	2.579	2.759	2.952	3.159	3.380	3.617
Anul	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Costul de investiție	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Costuri de întreținere	3.870	4.141	4.430	4.741	5.072	5.427	5.807	6.214	6.649	7.114
Total costuri	3.870	4.141	4.430	4.741	5.072	5.427	5.807	6.214	6.649	7.114

C299-36349/2018 – S.F. – Legătură rutieră între artera principală a Reșitei și parcul industrial zona de regenerare urbană Mociur, în vederea extinderii transportului în comun

Tabelul 7. Costuri actualizate – Varianta A

Anul	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Investiția	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cheltuieli totale	550.000	588.500	629.695	673.774	720.938	771.403	825.402	883.180	945.002	1.011.153
Factor de actualizare pentru a=5%	0,9524	0,9070	0,8638	0,8227	0,7835	0,7462	0,7107	0,6768	0,6446	0,6139
Cheltuieli actualizate	523.810	533.787	543.954	554.315	564.874	575.633	586.598	597.771	609.157	620.760
Flux de numerar cumulat	523.810	1.057.596	1.601.551	2.155.866	2.720.739	3.296.373	3.882.970	4.480.741	5.089.898	5.710.658

Anul	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Investiția	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cheltuieli totale	1.081.933	1.157.669	1.238.705	1.325.415	1.418.194	1.517.467	1.623.690	1.737.348	1.858.963	1.989.090
Factor de actualizare pentru a=5%	0,5847	0,5568	0,5303	0,5051	0,4810	0,4581	0,4363	0,4155	0,3957	0,3769
Cheltuieli actualizate	632.584	644.633	656.912	669.425	682.175	695.169	708.411	721.904	735.655	749.667
Flux de numerar cumulat	6.343.242	6.987.875	7.644.787	8.314.212	8.996.387	9.691.556	10.399.967	11.121.871	11.857.526	12.607.193

Anul	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Investiția	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cheltuieli totale	2.128.326	2.277.309	2.436.721	2.607.291	2.789.802	2.985.088	3.194.044	3.417.627	3.656.861	3.912.841
Factor de actualizare pentru a=5%	0,3589	0,3418	0,3256	0,3101	0,2953	0,2812	0,2678	0,2551	0,2429	0,2314
Cheltuieli actualizate	763.947	778.498	793.326	808.437	823.836	839.528	855.519	871.815	888.421	905.343
Flux de numerar cumulat	13.371.139	14.149.637	14.942.964	15.751.401	16.575.237	17.414.766	18.270.285	19.142.100	20.030.521	20.935.864

Tabelul 8. Costuri actualizate – Varianta B

Anul	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Investiția	14.587.267	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cheltuieli totale	14.588.267	1.070	1.145	1.225	1.311	1.403	1.501	1.606	1.718	1.838
Factor de actualizare pentru a=5%	0,9524	0,9070	0,8638	0,8227	0,7835	0,7462	0,7107	0,6768	0,6446	0,6139
Cheltuieli actualizate	13.893.587	971	989	1.008	1.027	1.047	1.067	1.087	1.108	1.129
Flux de numerar cumulat	13.893.587	13.894.558	13.895.547	13.896.555	13.897.582	13.898.628	13.899.695	13.900.782	13.901.889	13.903.018

4.7. Analiza economică, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță economică: valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate și raportul cost-beneficiu sau, după caz, analiza cost-eficacitate

Pentru calculul raportului cost-eficacitate s-a ales calcularea costului unitar-dinamic. Acesta este un indice dinamic, care ia în considerare distribuția costurilor și efectelor pe întreg orizontul de analiză. Costul unitar dinamic este similar cu raportul cost-beneficiu calculat în cadrul analizelor cost-beneficiu, cu diferența că beneficiile sunt calculate în unități fizice. Costul unitar-dinamic se calculează după formula: $CUD = \frac{\sum C_t / (1+i)^t}{\sum E_t / (1+i)^t}$, unde C_t reprezintă costurile în anul t , iar E_t reprezintă efectele în anul t (în cazul de față a fost luat în considerare lungimea străzilor și podurilor construite – 890 m).

În urma calculării costului unitar-dinamic pentru cele două variante, rezultatele sunt:

$$CUD_{\text{varianta A}} = 23.523.443, \text{ iar } CUD_{\text{varianta B}} = 15.652.472.$$

În concluzie, în urma calculării costului unitar dinamic pentru cele două variante prezentate, **varianta B este mai avantajoasă**. Cu toate că implică costuri mari de investiție și operare pe durata celor 30 de ani, costurile și pierderile primăriei estimate pe viitor în cazul în care nu se intervine pentru a schimba situația în cazul zonei Mociur sunt foarte mari.

4.8. Analiza de sensibilitate

Nu este cazul

4.9. Analiza de riscuri, măsuri de prevenire/diminuare a riscurilor

Analiza de risc are ca scop identificarea riscurilor majore pentru proiect și probabilitatea de producere a acestora. Cel mai mare impact asupra rezultatelor proiectului prezentat o are variația costului investiției. Proiectul este considerat a fi cu risc scăzut, abia o creștere cu 30% a costurilor investiției în varianta B ar schimba rezultatele analizei, înclinând balanța către varianta A. Singurul caz în care acest cost ar putea suferi modificări este acela în care proiectantul a estimat greșit costul de investiție, acesta dovedindu-se în realitate a fi mult mai mare decât cel anticipat. În acest caz, beneficiarul trebuie să se asigure că proiectantul a ținut cont întocmai de cerințele acestuia, a inclus toate costurile necesare realizării investiției, în cantitatea necesară și la prețul corect. Beneficiarul se va asigura de asemenea de implementarea corectă a proiectului și de calitatea lucrărilor, fiind de față și întocmind rapoarte de progres asupra execuției lucrărilor.

În tabelul de mai jos, au mai fost identificate anumite riscuri la care se supune proiectul (tehnice, financiare sau legale). Odată cu prezentarea acestor riscuri au fost identificate consecințele apariției acestora, modalitățile de eliminare, precum și entitatea responsabilă de gestiunea lor.

Tabelul 9. Analiza de risc

Categoria de risc	Descriere	Consecințe	Eliminare	Cine este responsabil de gestiunea riscului
<i>Riscuri tehnice</i>				
Construcție	Riscul de apariție a unui eveniment pe durata realizării investiției, eveniment care conduce la imposibilitatea finalizării acesteia în timpul și la costul estimat	Întârzierea în implementare și majorarea costurilor de execuție a lucrărilor	Beneficiarul va contracta un constructor cu capacitatea tehnică de a se încadra în condițiile de execuție menționate în contract.	Beneficiarul
Resurse	Riscul ca resursele necesare execuției lucrărilor de reconstruire a podului să coste mai mult decât s-a anticipat, iar calitatea lucrării să nu fie corespunzătoare	Creșterea costurilor și/sau scăderea calității serviciilor furnizate	Constructorul poate gestiona riscul apărut prin contracte de aprovizionare pe termen lung cu clauze specifice privind asigurarea calității materialelor furnizate	Constructorul
Calitatea lucrărilor	În cazul în care calitatea lucrărilor este necorespunzătoare, acest lucru are ca rezultat creșterea costurilor destinate întreținerii străzilor și podurilor	Efecte negative asupra utilizării infrastructurii	Beneficiarul poate gestiona riscul prin clauze contractuale de garanție a lucrărilor efectuate de constructor	Beneficiarul
Capacitate tehnică	Constructorul nu are capacitatea tehnică necesară pentru executarea lucrărilor	Imposibilitatea beneficiarului de a implementa proiectul	Beneficiarul examinează în detaliu capacitatea tehnică și financiară a constructorului	Beneficiarul
<i>Riscuri financiare</i>				
Fonduri insuficiente	Riscul ca beneficiarul să nu poată asigura resursele financiare atunci când trebuie și în cantumuri suficiente	Lipsa finanțării pentru continuarea sau finalizarea investiției	Beneficiarul va analiza cu mare atenție angajamentele sale financiare și concordanța cu programarea investiției	Beneficiarul

Inflația	Valoarea reală a plăților, în timp este diminuată de inflație	Diminuarea în termeni reali a veniturilor realizate de executant	Constructorul va căuta un mecanism corespunzător pentru compensarea inflației. Beneficiarul va accepta clauze de indexare în contract	Beneficiarul Constructorul
Modificarea cuantumului impozitelor și taxelor	Riscul ca pe parcursul implementării proiectului regimul de impozitare general să se schimbe în defavoarea beneficiarului	Impact negativ asupra veniturilor financiare ale beneficiarului	Veniturile beneficiarului trebuie să permită acoperirea diferențelor nefavorabile, până la un cuantum stabilit între părți prin contract	Beneficiarul
Riscuri legale				
Schimbări legislative/de politică	Riscul schimbărilor legislative și al politicii autorităților publice și care au efect direct asupra implementării proiectului, fapt care poate conduce la costuri de capital sau operaționale suplimentare din partea beneficiarului	O creștere semnificativă a costurilor operaționale ale beneficiarului și/sau necesitatea de a efectua cheltuieli de capital pentru a putea răspunde acestor schimbări	Înduplecarea autorităților publice de la nivelurile superioare, cu scopul de a păstra prevederile actelor normative cu impact asupra proiectului	Beneficiarul

5. SCENARIUL/OPTIUNEA TEHNICO-ECONOMIC(Ă) OPTIM(Ă), RECOMANDAT(Ă)

5.1. Comparația scenariilor/opțiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilității și riscurilor

Având în vedere că nu a fost elaborat un studiu de fezabilitate, nu este necesară prezentarea a minimum 2 scenarii, prin urmare în continuare se va prezenta un singur scenariu agreat de către beneficiar.

5.2. Selectarea și justificarea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e)

Nu este cazul

5.3. Descrierea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e) privind:

a) Obținerea și amenajarea terenului;

Datorită faptului că lucrările proiectate ocupă și teren aflat în proprietate privată, în vederea realizării celor două structuri de traversare și a drumului de legătură este necesară trecerea proprietăților private în domeniul administrativ al Primăriei municipiului Reșița.

- b) Asigurarea utilităților necesare funcționării obiectivului;

Nu este cazul.

- c) Probe tehnologice și teste.

Nu este cazul.

5.4. Principalii indicatori tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții:

- a) Indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectivului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general;

➤ **Valoarea totală (INV), inclusiv TVA (lei)**

(în prețuri – aug. 2018, 1 EURO = 4,6427 lei)

Valoarea totală a investiției este de 14 587 266.61 lei.

din care

construcții – montaj (C+M) 11 765 022.80 lei

➤ **Valoarea totală (INV), exclusiv TVA (lei)**

(în prețuri – aug. 2018, 1 EURO = 4,6427 lei)

Valoarea totală a investiției este de 12 268 062.25 lei.

din care

construcții – montaj (C+M) 10 287 262.66 lei

- b) Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță – elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții - și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare;

- pod la km 0+038.00 – cu lungimea de 28.75 m
- stradă de legătură prin Zona Mociur – cu lungimea de 692 m
- pod la km 0+735.00 – cu lungimea de 30.70 m
- bretea de legătură cu blv. Muncii – cu lungimea de 139 m

- c) Indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții;

- d) Durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni.

Se apreciază că lucrările proiectate se vor realiza, în condițiile unei finanțări continue, în 36 luni de activitate.

5.5. Prezentarea modului în care se asigură conformarea cu reglementările specifice funcțiunii preconizate din punctul de vedere al asigurării tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcției, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice

La proiectarea legăturii rutiere între artera principală a Reșiței și parcul industrial și zona de regenerare urbană Mociur și a structurilor de traversare aferente s-au avut în

vedere prevederile standardelor și normativelor în vigoare, precum și standardele și normativele conexe.

- STAS 10144/1-90 Străzi. Profiluri transversale;
- CD 16-2000 Normativ privind condițiile de execuție a îmbrăcăminților bituminoase ușoare;
- Ordinul Guvernului nr. 49/98 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localități urbane;
- NP 116-2005 Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi.
- STAS 10144/2 – 91 Străzi. Trotuare, alei de pietoni și piste de cicliști. Prescripții de proiectare.
- STAS 10144/3 – 91 Străzi. Elemente geometrice. Prescripții de proiectare.
- SR 10144/4 - 95 Amenajarea intersecțiilor de străzi. Clasificare și prescripții de proiectare.
- STAS 6400 – 84 Lucrări de drumuri. Straturi de bază și de fundație. Condiții tehnice generale de calitate.
- Norme metodologice - privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului.

5.6. Nominalizarea surselor de finanțare a investiției publice, ca urmare a analizei financiare și economice: fonduri proprii, credite bancare, alocații de la bugetul de stat /bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite.

Investiția va fi finanțată prin grija beneficiarului.

6. URBANISM, ACORDURI ȘI AVIZE CONFORME

6.1. Certificat de urbanism emis în vederea obținerii autorizației de construire

Certificatul de urbanism 116 /13.03.2018 este atașat prezentei documentații.

6.2. Extras de carte funciară, cu excepția cazurilor speciale, expres prevăzute de lege

Extrasele de carte funciară sunt atașate prezentei documentații.

6.3. Actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului, măsuri de diminuarea impactului, măsuri de compensare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu, de principiu în documentația tehnico-economică

Beneficiarul are obligația, conform Certificatului de Urbanism 116/13.03.2018, de a obține de la autoritățile competente pentru protecția mediului, până la momentul eliberării Autorizației de Construire sau în termenul specificat în Notificarea de acceptare la finanțare a proiectului, cu respectarea HG 226/2015, avizele și măsurile ce se impun în raport cu tipul

investiției.

6.4. Avize conforme privind asigurarea utilităților

Sunt anexate prezentei documentații.

6.5. Studiu topografic vizat de către OCPI

Este anexat prezentei documentații.

6.6. Avize, acorduri și studii specifice, după caz, în funcție de specificul obiectivului de investiții și care pot condiționa soluțiile tehnice:

Sunt anexate prezentei documentații.

7. IMPLEMENTAREA INVESTIȚIEI

7.1. Informații despre entitatea responsabilă cu implementarea investiției

Beneficiarul investiției este Municipiul Reșița – CIF 3228764.

7.2. Strategia de implementare, cuprinzând: durata de implementare a obiectivului de investiții (în luni calendaristice), durata de execuție, graficul de implementare a investiției, eșalonarea investiției pe ani, resurse necesare

Strategia de implementare a proiectului este strâns legată de obținerea finanțării nerambursabile, situație în care se va putea detalia clar, plecând de la durata contractului de finanțare și a normelor de implementare în vigoare la acea dată, un grafic de implementare detaliat.

În acest moment se estimează că durata de realizare a investiției va fi de 36 de luni, din care:

- durata de realizare a achizițiilor publice va fi de 6 luni
- durata de execuție a lucrărilor va fi de 30 luni
- durata de realizare a managementului de implementare va fi pe perioada tuturor celor 36 de luni.

Resurse utilizate:

- Resurse umane: unitatea de implementare a proiectului, compusă din responsabili de proiect de la nivelul primăriei și echipa de management extern
- Resurse materiale: sediul beneficiarului și al managementul extern împreună cu dotările specifice: birourile, echipamentele IT, voce și date și resurse materiale din categoria consumabile

7.3. Strategia de exploatare/operare și întreținere: etape, metode și resurse necesare

Față de situația existentă, soluția constructivă recomandată va asigura o durată de viață a străzii, în condiții de exploatare corespunzătoare, de cel puțin 10 ani și a podurilor de cel puțin 100 de ani.

Beneficiarul investiției, Municipiul Reșița, se va asigura de întreținerea și exploatarea în condiții optime a structurilor de traversare și a drumului de traversare, prevăzând anual în bugetul local, așa cum s-a analizat și în analiza cost-beneficiu a investiției, sume necesare lucrărilor de reparații și întreținere.

Pe perioada de garanție, până la predarea finală a investiției, repararea sau

refacerea degradărilor apărute la obiectivele realizate prin proiect se vor susține din garanția de bună execuție a executantului, dacă e cazul, acest având obligația de a remedia la cerere beneficiarului problemele identificate.

7.4. Recomandări privind asigurarea capacității manageriale și instituționale

Implementarea investiției va fi asigurată de către o Unitate de implementare a proiectului, compusă din persoanele desemnate din cadrul primăriei să contribuie, conform fișei postului, la realizarea proiectului și o echipă de management extern.

În general în implementarea proiectului, la nivelul beneficiarului personalul alocat este reprezentat de:

- primar – în calitate de reprezentant legal și responsabil de proiect;
- contabil - responsabil de operațiunile financiare ale proiectului;
- inspectorul de achiziții publice – responsabil de realizarea achizițiilor publice prevăzute în proiect.

Alte persoane din aparatul primăriei implicate în proiect vor fi diferiții angajați ce vor fi desemnați în comisiile de evaluare a ofertelor pentru licitațiile publice sau cei din comisiile de recepție servicii, bunuri și lucrări din cadrul proiectului.

Timișoara, august 2018

Întocmit,

ing. Iasmina SÂRBU



PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ
MATEI ION
/notă



CONTRASINURATĂ
SECRETAR
BUCUR LUCIAN CORNEA
/G

