

FIȘA DE PROIECT

Partea 1: INFORMAȚII PROIECT

1.a Numele Aplicantului: MUNICIPIUL TIMIȘOARA

1.b. Detalii persoană de contact din cadrul Aplicantului

Culiță Chiș – Șef Serviciu Transport Feroviar

Număr de telefon: 0740.107.817

Număr de fax: 0256.408.469

E-mail: culita.chis@primariatm.ro

1.c. Capacitate tehnică și administrativă a Aplicantului

1.c.1 Descrierea structurii de management a proiectului nominalizată prin Decizie

(localizare, funcții realizate în intern, dotări materiale și umane)

Proiectul va beneficia de experiența la nivelul managementului Municipiului Timișoara precum și de sprijinul tuturor direcțiilor de specialitate, prin implicarea punctuală în activitățile proiectului. Personalul Municipiului Timișoara deține capacitatea profesională necesară gestionării activităților propuse, fiind format din specialiști în domeniu care au fost implicați și în implementarea altor proiecte finanțate din fonduri europene sau naționale. Capacitatea operațională va fi asigurată de către echipa de proiect, nominalizată deja, pentru prezenta investiție, selectând și nominalizând persoanele în funcție de capacitatea lor demonstrabilă de a îndeplini sarcinile specifice posturilor create.

Echipa de Implementare a Proiectului (EIP) va fi formată din 7 membri care au fost selecționați pe baza criteriilor de competență și experiență profesională, precum și a experienței în derularea proiectelor cu finanțare nerambursabilă. Solicitantul va pune la dispoziția membrilor EIP spații de lucru dotate cu mobilier de birou, 9 calculatoare, 3 multifuncționale, conexiune la internet, fax, birotică etc.

Municipiul Timișoara are capacitatea de a gestiona și monitoriza implementarea proiectului și de a asigura și verifica respectarea obligațiilor de întreținere și exploatare a infrastructurii de transport public modernizate/nou create, prin departamentele de specialitate, având în vedere experiența în coordonarea activității de transport public din municipiu, precum și a experienței în implementarea proiectelor de infrastructură pentru transport.

1.c.2 Descrierea expertizei interne:

Componența EIP este următoarea:

1. manager de proiect - Culiță Chiș, Șef Serviciu Transport Feroviar;
2. asistent proiect – Simona Petrean, consilier Serviciu Transport Feroviar;
3. responsabil tehnic – Ilie Jura, consilier Serviciul Mobilitate și Transport;
4. responsabil tehnic - Cristina Gavra, șef Biroul Transport și Siguranța Circulației;

5. responsabil tehnic - Lidia Vilceanu, consilier Biroul Transport și Siguranța Circulației
6. responsabil juridic - Nastasia Pop, șef Biroul Generare și Management Proiecte Edilitare;
7. responsabil financiar – Steliana Stanciu, director Direcția Economică.

Principalele atribuții ale echipei de implementare a proiectului sunt:

- asigurarea managementului proiectului, de la elaborarea documentelor pentru achiziția serviciilor de proiectare, până la finalizarea lucrărilor de execuție,
- monitorizarea și supervizarea implementării proiectului din punct de vedere tehnic și financiar;
- monitorizarea tuturor aspectelor legate de implementarea proiectului din punct de vedere al proiectelor finanțate din fonduri structurale;
- monitorizarea activităților financiare pe perioada de desfășurare a implementării;
- derularea achizițiilor publice din cadrul proiectului;
- întocmirea, păstrarea și arhivarea documentației aferentă implementării proiectului;
- gestionarea relațiilor cu Autoritatea de Management și/sau Organismul Intermediar.

1.c.3 Descrierea expertizei externe furnizată prin contracte de prestare servicii

Având în vedere complexitatea și amploarea acestui proiect, Municipiul Timișoara dorește obținerea asistenței JASPERS în perioada de pregătire și de derulare a procedurii de achiziție publică a contractului de servicii de proiectare a investiției, precum și în etapa de elaborare a documentațiilor tehnico-economice. Asistența solicitată va consta în:

- recomandări pentru structurarea conceptului de proiect;
- asistență la elaborarea temei de proiectare/caietului de sarcini pentru Studiul de Fezabilitate și Proiectul Tehnic;
- asistență în timpul pregătirii Studiului de Fezabilitate și a Proiectului Tehnic (revizuirea și comentarii cu privire la principalele rezultate ale consultantului, consultantă metodologică etc.);
- asistență pentru elaborarea cererii de finanțare.

Partea 2: DETALII PROIECT

Titlu proiect: „Sistem de transport public integrat metropolitan utilizând rețeaua de tramvai urbană și rețeaua feroviară în zona aglomerației urbane Timișoara”

Valoarea proiectului (în lei și EURO)

Buget cu TVA: 1.920.000.000,00 lei/ 394.598.927,18 euro

(curs valutar BNR 06.11.2020 1 euro = 4,8657 lei)

Buget fără TVA: 1.613.445.378,15 lei/331.595.737,12 euro

2.1 Descrierea proiectului (se vor detalia activitățile pentru care se solicită finanțare: realizarea documentației tehnico-economice)

Obiectivul general al proiectului îl reprezintă dezvoltarea unei structuri metropolitane durabile, prin reducerea utilizării autovehiculelor particulare, încurajarea utilizării transportului public și dezvoltarea infrastructurii transportului public în scopul reducerii emisiilor de gaze cu efect de seră. Proiectul contribuie la obiectivele privind dezvoltarea durabilă prin promovarea unui transport nepoluant, creșterea condițiilor de confort, a siguranței circulației și a vitezei de circulație, toate acestea sporind atractivitatea sistemului de transport public pentru cetățeni și reducerea emisiilor de carbon în municipiu.

Investiția propusă a se realiza prin înființarea sistemului de transport public integrat metropolitan utilizând rețeaua de tramvai urbană și rețeaua feroviară în zona aglomerației urbane Timișoara pe traseele Voiteni, Deta, Buziaș, Lugoj, Jimbolia, Sânnicolau Mare, Recaș, respectiv pe traseele regionale Arad, Lipova, Radna, Reșița, urmărește atingerea următoarelor obiective:

- Interconectarea cu sistemele de transport public existente;
- Diminuarea emisiilor generate de rețeaua de transport metropolitană și regională în scopul reducerii impactului asupra mediului înconjurător;
- Atingerea unor niveluri durabile de consum de energie pentru transporturi prin diminuarea emisiilor de gaze cu efect de seră;
- Reducerea zgomotului generat de mijloacele de transport pentru minimizarea impactului asupra sănătății populației;

Rezultate așteptate ale proiectului de investiție:

1. Fluidizarea traficului pentru rețeaua de transport urbană și periurbană prin utilizarea rețelei de tramvai urbane și a rețelei feroviare în zona peri-urbană, în zona aglomerației urbane Timișoara și pe traseele locale Voiteni, Deta, Buziaș, Lugoj, Jimbolia, Sânnicolau Mare, Recaș, respectiv pe traseele regionale Arad, Lipova, Radna, Reșița.
2. Scăderea anuală estimată a gazelor cu efect de seră.
3. Creșterea estimată a numărului de pasageri transportați în cadrul sistemelor de transport public de călători.

Proiectul este la stadiul de idee de proiect, astfel că solicităm finanțare pentru elaborarea următoarelor documentații tehnico-economice aferente acestuia:

- a) studiul de fezabilitate sau documentația de avizare a lucrărilor de intervenții, după caz, precum și avizele, acordurile și studiile specifice care pot condiționa soluțiile tehnice;
- b) proiect pentru autorizarea/desființarea executării lucrărilor și proiectul tehnic de execuție;
- c) studiu geotehnic, studii pentru obținerea acordurilor/avizelor de mediu, studii arheologice (dacă este cazul), studiu hidrologic, studiu topografic, documentații cadastrale, precum și orice alte categorii de studii și documentații pentru obținerea de avize/autorizații care sunt necesare pentru implementarea proiectului.

2.2 Localizarea proiectului (Coordonate GIS, harta amplasamentului, traseul)

Investiția propusă se va realiza în aria de competență a Asociației de Dezvoltare Intercomunitară „Societatea Metropolitană de Transport Timișoara” prin înființarea de trasee de transport local în zona Aglomerației Urbane Timișoara, respectiv trasee regionale în colaborare cu alte autorități din Regiunea de Dezvoltare 4 Vest, inclusiv înființarea unei stații intermodale metropolitane în zona Portului Timișoara. Realizarea proiectului se va face în două etape și anume:

- **Etapa 1 – trasee metropolitane locale**

- MT1: Gara Timișoara Nord - Gara Timișoara Est - Str. Gheorghe Adam - Calea Stan Vidrighin - B-dul Liviu Rebreanu - Str. Drubeta - Str. Victor Hugo - Calea Șagului- Shopping City- Gara de Nord.
- MT2: Gara Timișoara Nord - Gara Timișoara Est - Str. Gheorghe Adam - Calea Stan Vidrighin – Moșnița- Rudicica- Giroc- Gara Timișoara Sud- Shopping City- Gara Timișoara Nord.

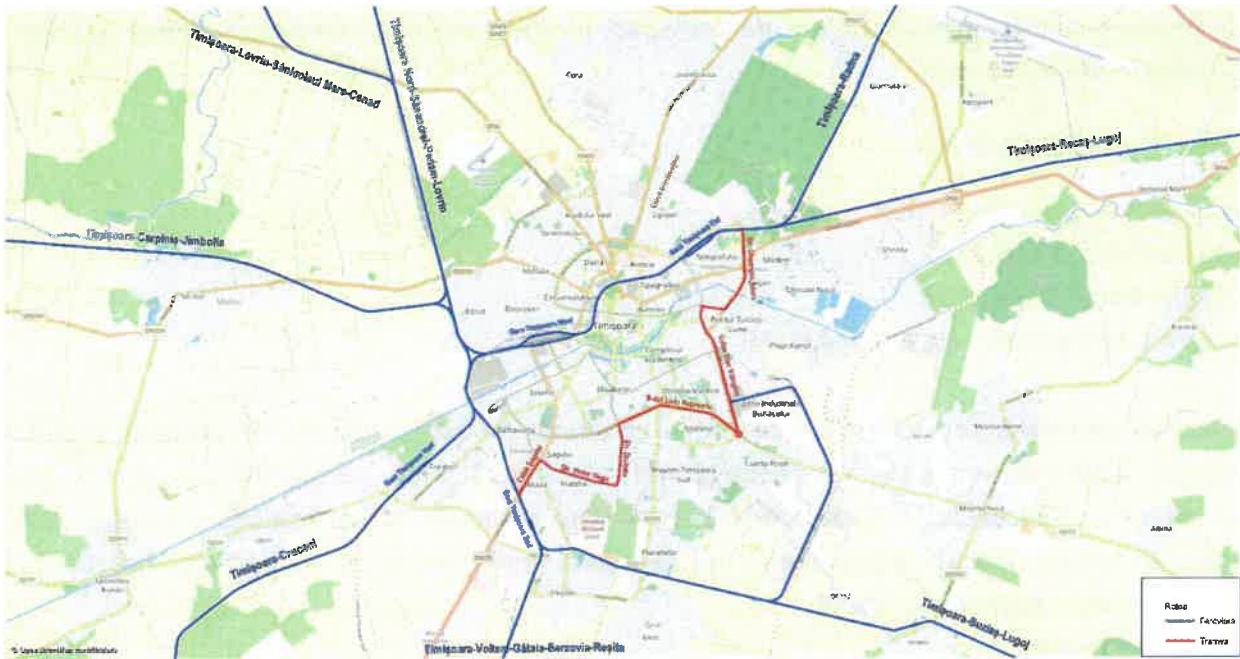
Valoarea estimată a proiectului: 35.000.000 euro

- **Etapa 2 - trasee metropolitane și regionale**

- Timișoara - Lovrin - Sânnicolau Mare – Cenad
- Timișoara - Voiteni - Gătaia - Berzovia – Reșița
- Timișoara - Buziaș – Lugoj
- Timișoara – Radna
- Timișoara - Cărpiniș – Jimbolia
- Timișoara – Cruceni
- Timișoara - Sânnandrei - Periam – Lovrin

Valoarea estimată a proiectului: 300.000.000 euro

În cadrul celor două etape vor fi achiziționate și un număr de 10 garnituri de tren-tramvai.



Direcții principale din municipiul Timisoara pentru înființarea traseelor metropolitane și regionale



Stație intermodală metropolitană în zona portului Timișoara

2.3 Proiecte similare (infrastructura de transport local/urban) implementate anterior (minim 5 realizate în ultimii 10 ani)

1. Pasajul Popa Șapcă

Sursă de finanțare: buget local

Data începerii: 13.06.2016

Data finalizării: 30.08.2018

Valoare totală proiect: 67.976.914,00 lei

Obiectivul general al proiectului îl reprezintă dezvoltarea infrastructurii rutiere, pe toată suprafața orașului, pentru a ține pasul cu cerințele traficului actual și de perspectivă. O zonă în plină dezvoltare a municipiului Timișoara este situată între cartierele Calea Aradului și Cetate. Astfel, realizarea acestui obiectiv are o importanță deosebită pentru locuitorii municipiului Timișoara din punct de vedere economic și social.

Obiective specifice

Scopul lucrării de lărgire a pasajului de sub calea ferată este de a se obține o fluidizare a traficului din Municipiul Timișoara. Astfel, prin realizarea lucrării propuse, se va realiza îmbunătățirea traficului rutier și pietonal în zonă.

1. Strada Popa Șapcă a fost proiectată ca o stradă de categoria a II-a cu 14 m parte carosabilă;
2. Bulevardul Antenei s-a lărgit la 4 benzi de circulație, de la Strada A. Demetriade până la intersecția cu Calea Sever Bocu;
3. S-a proiecta intersecția dintre străzile Popa Șapcă - strada A. Demetriade - Bulevardul Antenei;
4. S-a realizat o girație pentru racordul Bulevardul Antenei cu Inelul II de circulație;
5. Pasajul CF s-a proiectat și realizat pentru un gabarit de stradă cu 4 benzi de circulație (câte 2 benzi pe sens);
6. S-au realizat racordurile cu străzile adiacente (str. Popa Șapcă cu strada Vasile Lucaci, Constantin Brâncuși și București)§
7. S-au realizat trotuare din asfalt, cu racordul acestora la nivelul carosabilului în dreptul trecerilor de pietoni, pentru a ușura circulația persoanelor cu handicap;
8. S-au realizat piste de cicliști, acolo unde situația din teren a permis;
9. S-au realizat dispozitivele de colectare și scurgere a apelor meteorice, și punctele unde se realizează legătura acestora la canalizare.

Rezultate obținute:

Lungimi străzi modernizate - 1.688,00 m

Pasaj Inferior - 12,80 m

Giratoriu - 1 buc

Piste bicicliști - 1.688,00 m

Trotuare - 1.688,00 m

Spații verzi amenajate - 6.578 mp

2. Pasajul Jiul

Sursă de finanțare: buget local

Data începere: 21.06.2016

Data finalizare: 13.04.2018

Valoare totală proiect: 36.579.445,00 lei

Pasajul Jiul este amplasat în zona centrală a municipiului Timisoara, pe Calea Circumvalațiunii, asigurând legatura rutieră pe sub calea ferată între Bulevardul Republicii, strada Jiul, Calea Circumvalațiunii.

Obiectivul general al proiectului este modificarea pe lățime și pe vertical a străzilor adiacente ce asigură intrarea sau iesirea din pasaj astfel încât să se asigure gabaritul proiectat pasajului.

Efecte obținute prin realizarea pasajului :

1. Îmbunătățirea condițiilor de transport pentru bunuri și persoane, vehiculele care le transportă nemaifiind nevoite să aștepte la trecerile de cale ferată; acest fapt a dus la timpuri de parcurs mai mici dar și o scădere a traficului de tranzit în interiorul orașului Timișoara;
2. crearea unor condiții optime de desfășurare a activității operatorilor de transport locali și regionali;
3. determinarea creșterii volumului și a calității transportului, precum și satisfacerea mai bună a nevoilor de deplasare a cetățenilor;
4. îmbunătățirea condițiilor de transport pentru bunuri și persoane;
5. îmbunătățirea factorilor de mediu;
6. implicare mai activă a comunităților locale în procesul progresiv de creștere a nivelului de trai al populației din zonă.

Rezultate obținute:

Lungimi de străzi reabilitate - 521 m

Lungimi străzi modernizate - 619 m

Un pasaj pentru 3 fire cale ferată

Spații verzi amenajate – 5.148 mp

3. Amenajare complex rutier zona Michelangelo

Cod SMIS: 37592

Contract de finanțare: 2725/29.12.2011

Data începere: 30 decembrie 2011

Data finalizare: 29 iunie 2015

Valoare totală proiect: 52.017.327,34 lei

Asistență financiară nerambursabilă: 41.026.530,26 lei

Sursă finanțare: fonduri europene, buget de stat, buget local.

Obiectivul general al proiectului este modernizarea și dezvoltarea infrastructurii rutiere urbane în municipiul Timișoara prin modernizarea și dezvoltarea Complexului Rutier Zona Michelangelo, în vederea creșterii calității vieții locuitorilor și asigurării dezvoltării durabile a municipiului.

Obiectivele specifice ale proiectului sunt:

- Modernizarea și reabilitarea Podului Michelangelo în vederea creșterii gradului de siguranță rutieră și a mobilității persoanelor în municipiul Timișoara.

- Construirea Pasajului subteran Vasile Pârvan în vederea eficientizării timpului de călătorie, creșterii gradului de siguranță rutieră și a mobilității persoanelor în municipiul Timișoara.

Rezultate obținute:

- Suprafața carosabil reabilitată pe Podul Michelangelo: 1.040 mp;
- Suprafața carosabil în pasajul subteran construit: 4.985 mp;
- Suprafața piste pentru biciclete reabilite și modernizate: 600 mp;
- Suprafața piste pentru biciclete nou construite: 500 mp;
- Suprafața trotuare reabilite și modernizate: 7.210 mp;
- Suprafața trotuare nou construite: 1.125 mp;
- Suprafața spații verzi refăcute: 7.050 mp.

4. Reabilitare linie de tramvai și modernizare trame stradale pe Strada Ștefan cel Mare în Municipiul Timișoara - Traseu 1 - tronsonul cuprins între Str. St. O. Iosif și intersecția cu Str. 1 Decembrie

Cod SMIS: 40311

Contract de finanțare: 3627/29.01.2013

Data începerii: 30 ianuarie 2013

Data finalizării: 29 iunie 2015

Valoare totală proiect: 23.238.022,22 lei

Asistență financiară nerambursabilă: 22.741.856,69 lei

Sursă finanțare: fonduri europene, buget de stat, buget local.

Obiectivul general al proiectului îl constituie reabilitarea infrastructurii liniilor de tramvai și modernizarea tramelor stradale în Municipiul Timișoara, în vederea creșterii calității vieții locuitorilor și asigurării dezvoltării durabile a municipiului.

Obiectivele specifice ale proiectului sunt:

- Reabilitarea liniei de tramvai pe str. Ștefan cel Mare din Municipiul Timișoara (tronsonul cuprins între str. Șt. O. Iosif și intersecția cu str. 1 Decembrie)

- Amenajări rutiere - carosabil, trotuare, piste bicicliști, zone verzi, semaforizare

- Reglementarea rețelelor stradale: alimentare cu apă, canalizare, rețele termice, iluminat public.

Rezultate obținute

- Reabilitarea liniilor de tramvai pe str. Ștefan cel Mare din Municipiul Timișoara pe o lungime de 0,860 km (linie cale simplă de tramvai);
- Reabilitarea carosabilului pe o suprafață de 9.075 mp;
- Reabilitarea trotuarelor pe o suprafață de 2.891 mp;
- Amenajarea de piste de biciclete pe o suprafață de 790 mp;
- Amenajare de spații verzi pe o suprafață de 1.763 mp;
- Semaforizarea a 2 intersecții;
- Reglementarea rețelei de alimentare cu apă, a rețelei de canalizare, a rețelei termice și a iluminatului public pe str. Ștefan cel Mare din Municipiul Timișoara (tronsonul cuprins între str. Șt. O. Iosif și intersecția cu str. 1 Decembrie).

5. Extindere rețea troleibuz Ghiroda (accesibilizarea zonei prin extinderea rețelei de troleibuze Timișoara - Ghiroda)

Cod SMIS: 48121

Contract de finanțare: 4000/24.12.2012

Data începerii: 25 decembrie 2012

Data finalizării: 25 decembrie 2015

Valoare totală proiect: 15.806.240,40 lei

Asistență financiară nerambursabilă: 15.484.480,70 lei

Sursă finanțare: fonduri europene, buget de stat, buget local.

Obiectivul general al proiectului îl constituie alinierea la standardele internaționale în domeniu, care impun alegerea și aplicarea unor soluții tehnice optime care să permită atingerea următoarelor **obiective specifice**: realizarea sistemului integrat de circulație și transport în municipiul Timișoara și aria peri-urbană, respectiv în zonele viitoare aglomerări urbane dezvoltate în jurul Timișoarei, în vederea creării condițiilor politice, economice și tehnice de dezvoltare urbană, care să permită materializarea țintelor de dezvoltare strategică a municipiului Timișoara; îmbunătățirea generală a traficului urban.

Rezultate obținute:

- Lungime traseu extins: 7.500 m
- Număr stații de troleibuz: 10 bucăți
- Număr substații de redresare: 2 bucăți
- Număr centre de alimentare: 11 bucăți
- Lungime rețea multitub: 6.850 m
- Lungime cablu fider de alimentare: 1.9360 m
- Număr stâlpi de electrificare: 309 bucăți
- Lungime fir de contact: 15.000 m
- Distanța medie interstații: 680 m.

6. Extindere rețea troleibuz Dumbrăvița (accesibilizarea zonei prin extinderea rețelei de troleibuze Timișoara - Dumbrăvița)

Cod SMIS: 40812

Contract de finanțare: 3618/29.01.2013

Data începerii: 30 ianuarie 2013

Data finalizării: 29 noiembrie 2015

Valoare totală proiect: 17.226.600,24 lei

Asistență financiară nerambursabilă: 16.876.438,21 lei

Sursă finanțare: fonduri europene, buget de stat, buget local.

Obiectivul general al proiectului îl constituie alinierea la standardele internaționale în domeniu, care impun alegerea și aplicarea unor soluții tehnice optime care să permită atingerea următoarelor **Obiective specifice**: realizarea sistemului integrat de circulație și transport în municipiul Timișoara și aria peri-urbană, respectiv în zonele viitoarei aglomerații urbane dezvoltate în jurul Timișoarei, în vederea creării condițiilor politice, economice și tehnice de dezvoltare urbană, care să permită materializarea țintelor de dezvoltare strategică a municipiului Timișoara; îmbunătățirea generală a traficului urban.

Rezultate obținute:

- Lungime traseu extins: 3.700 m
- Număr stații de troleibuz: 12 stații
- Număr substații de redresare: 1 bucată
- Număr centre de alimentare: 5 bucăți
- Lungime rețea multitub: 2.985 m
- Lungime cablu fider de alimentare: 9.120 m
- Număr stâlpi de electrificare: 287 bucăți
- Lungime fir de contact: 14.900 m
- Distanța medie interstații: 575 m.

2.4 Corespondența cu Master Planul General de Transport sau Planul Investițional

MPGT a fost cu adevărat un pas important înainte pentru infrastructura de transport din România. Pentru prima dată în perioada postcomunistă a fost ancorată o strategie de transport comprehensibilă, multimodală, bazată pe modele de trafic, analize cost - beneficiu și alte analize multicriteriale, orientată spre integrarea cu politica europeană și protecția mediului.

Conform **Master Planului General de Transport al României**, obiectivele strategice pentru dezvoltarea infrastructurii de transport a României sunt:

- **Eficiența economică:** sistemul de transport trebuie să fie eficient în ce privește operațiunile de transport și utilizatorii acestuia. În mod specific, beneficiile sistemului de transport ar trebui să depășească costurile. Acest obiectiv măsoară beneficiul oferit utilizatorilor și furnizorilor de servicii din sistemul de transport iar măsurile cantitative ale acestuia sunt: Raportul Beneficiu Cost (RBC), Valoarea Actualizată Netă (VAN) și Rata Internă de Rentabilitate Economică (RIRE).
- **Sustenabilitate:** acest concept include sustenabilitatea financiară, economică și de mediu. Modurile de transport așa numite durabile – feroviar, transport cu autobuzul și transport naval - care sunt mai eficiente energetic și cu un grad mai scăzut de emisii trebuie dezvoltate în mod prioritar. În cadrul evaluării economice a costurilor operaționale și emisiilor li se atribuie valori monetare însă înscrierea Sustenabilității ca obiectiv separat respectă atât intențiile Guvernului României și ale Uniunii Europene cât și preocupările generațiilor viitoare.
- **Siguranța:** investițiile în transporturi ar trebui să producă un sistem de transport mai sigur. Costul economic al accidentelor este transformat în valori monetare în cadrul evaluării economice dar, deoarece unul din obiectivele principale ale Guvernului și ale UE este reprezentat de reducerea accidentelor din sectorul transporturilor, siguranța trebuie să rămână un obiectiv distinct.
- **Impactul asupra mediului:** sistemul de transport nu trebuie să aibă un impact negativ asupra mediului.
- **Dezvoltarea economică:** Sistemul de transport trebuie configurat astfel încât să permită dezvoltarea economică atât la nivel național cât și la nivel regional. Investițiile în transporturi trebuie, de asemenea, să favorizeze echitatea față de cetățenii României.
- **Dubla utilizare a infrastructurii de transport:** Construcția sau dezvoltarea infrastructurii de transport trebuie să asigure permanent, în toate condițiile meteorologice, asigurarea procesului de transport atât pentru pasageri și mărfuri cât și pentru mobilitatea militară și transportul echipamentelor aferente acesteia.
- **Finanțarea:** există un deficit substanțial de finanțare a transporturilor în România. La nivelul proiectelor disponibilitatea fondurilor europene prin intermediul Fondurilor Structurale (FC, FEDR, Connecting Europe Facility (CEF), împrumuturi prin implicarea IFI-urilor și mecanisme de tip PPP) vor afecta oportunitatea implementării acestora dar și prioritizarea lor. Programul general va trebui să se încadreze în limita unor estimări realiste a fondurilor naționale și internaționale disponibile pe perioada planificată.

Conform **Planului Investițional** principalele orașe în care trenul metropolitan se poate implementa utilizând infrastructura feroviară existentă sau racorduri nou create sunt: București, Cluj Napoca, Brașov, Iași, Timișoara, Sibiu, Constanța. În măsura în care expansiunea altor orașe va crea cerere și nevoia de conexiune feroviară periurbană pentru pasageri, acestea pot fi incluse în lista orașelor care pot beneficia de servicii feroviare metropolitane.

Planul de Mobilitate Urbană pentru Polul de creștere Timișoara, aprobat prin H.C.L. nr. 322/06.08.2020 urmărește crearea unui sistem de transport durabil, care să satisfacă nevoile comunităților din teritoriului său.

Planul încorporează un pachet de măsuri menite să crească atractivitatea, siguranța și securitatea mersului cu mijloacele de transport în comun – M6 Optimizarea rețelei de transport public; S16 Puncte suplimentare de oprire CF – Piața 700 și Piața Consiliul Europei.

Obiective strategice SIDU	Programe SIDU	Măsuri SIDU	Abordare PMUD
II. Dezvoltarea unei infrastructuri integrate, complexe și flexibile, și a unui sistem inteligent de management al traficului, în vederea creșterii accesibilității și mobilității	P.2.1. Extinderea, echiparea și modernizarea rețelelor de transport și a parcului de vehicule	M.2.1.1. Extinderea și modernizarea infrastructurilor de transport dintre localități și din interiorul acestora, dezvoltarea și modernizarea parcului de vehicule	- Proiecte „must-do” privind înnoirea flotei de transport în comun, optimizarea și modernizarea rețelei de transport public, etc. (M6, M7, M8, M11, M13) - Proiecte de infrastructură de transport public (C1 – C8, C9b, C10, C11) - Proiecte de infrastructură de transport rutier (C17, C23, C33a, C34) - Proiecte suport privind intervenții asupra infrastructurii de transport public (S4, S5, S6, S7) - Proiecte suport privind intervenții asupra infrastructurii de circulație (S13, S14, S15, S18, S20, S(N)1)
		M.2.1.2. Continuarea specializării infrastructurilor, pe tipuri de utilizatori, premisă pentru creșterea fluenței traficului și a satisfacției populației	- Proiecte „must-do” privind promovarea mersului pe jos și cu bicicleta (M14, M15, M16) - Proiecte suport privind mersul pe jos (S9)
		M.2.1.3. Echiparea căilor de transport cu dotări moderne de deservire și implementarea unor sisteme inteligente de control și management al traficului	- Proiecte „must-do” privind sisteme de management al traficului, de reformare a politicilor de parcare, etc. (M1, M4, M5, M9, M10, M17) - Proiecte suport privind infrastructura de parcare (S1, S2, S10, S11, S17, S19)
	P.2.2. Interconectarea inteligentă a infrastructurii de transport, în scopul optimizării accesibilității, mobilității și integrării în sistemul național și european	M.2.2.1. Organizarea unor conexiuni intermodale coerente și funcționale între sistemele de transport din municipiul Timișoara și din aria Polului de creștere	- Proiecte de infrastructură de transport rutier (C30)
		M.2.2.2. Creșterea accesibilității și conectivității sistemelor locale de transport rutier, feroviar, fluvial și aerian la nivel național și european	- Proiecte de infrastructură de transport public (C9a) - Proiecte de infrastructură de transport rutier (C31, C33b, C35) - Proiecte suport privind intervenții asupra infrastructurii de circulație (S12, S(N)2)

Ca urmare a creșterii continue a numărului de vehicule proprietate privată, sectorul transporturilor influențează puternic problemele de sănătate ale locuitorilor din municipiul Timișoara. Acestea generează substanțe periculoase, zgomot, accidente etc. Prin implementarea proiectului și transferul unei părți din cota modală pentru autoturisme către transportul nepoluant se vor îmbunătăți și condițiile de mediu prin diminuarea emisiilor de CO₂, a poluării fonice și reducerea consumului de energie electrică. Efectul final va fi creșterea calității vieții în cadrul spațiului urban prin sporirea accesibilității, mobilității, atractivității și prin îmbunătățirea confortului și a imaginii urbane de ansamblu.

Timișoara este un nod cheie de transport feroviar din vestul României, și totodată un pol de concentrare a forței de muncă din zonă datorită numărului mare de investitori existenți pe raza Municipiului Timișoara, motiv pentru care multimodalitatea transportului de pasageri prin introducerea liniilor metropolitane devine o linie principală în cadrul transportului de tip navetă.

Studierea, adaptarea și implementarea modelului de tren metropolitan european evidențiază introducerea unor rute în care frecvența trenurilor să fie mare, astfel încât transportul public rutier pe aceeași rută să se reducă spre minim. Transportul public rutier se va concentra însă pe relațiile nedeservite de trenurile metropolitane, prin complementaritatea cu acesta asigurându-se noi rute de transport integrat, conducând astfel la o mobilitate mai mare și de calitate a pasagerilor.

2.5 Stadiul proiectului (studii realizate, indicatori aprobați, avize, autorizații, etc)

Studiu de oportunitate privind implementarea sistemului de transport public integrat metropolitan utilizând rețeaua de tramvai urbană și rețeaua feroviară în zona aglomerației urbane Timișoara, pe traseele Voiteni, Deta, Buziaș, Lugoj, Jimbolia, Sânnicolau Mare, Recaș, respectiv pe traseele regionale Arad, Lipova, Radna, Reșița, aprobat conform **HCL 307/31.07.2020**.

2.6 Calendarul de implementare al proiectului

Etapa 1- 2023-2027

Etapa 2- 2023-2030

2.7 Managementul riscului (a se preciza principalele riscuri pentru realizarea proiectului și modul de tratare a lor)

Derularea activităților și atingerea indicatorilor de realizare a proiectului sunt condiționate de o serie de factori externi care trebuie luați în calcul pentru identificarea posibilelor riscuri și elaborarea unor măsuri de prevenire a efectelor negative asupra acestuia.

Principalele riscuri asociate activității de execuție a lucrărilor de construcție sunt posibile întârzieri în implementare datorate condițiilor meteorologice și nerespectării de către executanți a termenelor prevăzute în contracte. Alte categorii de riscuri identificate sunt cele legate de managementul proiectului și cele de natură financiară, respectiv încadrarea în bugetul estimat și capacitatea solicitantului de a susține cheltuielile proiectului.

Nr. crt	Risc identificat	Măsuri de atenuare a riscului
1	Întârzieri în semnarea contractelor, de servicii și de lucrări, din cauza necesității soluționării eventualelor contestații care pot să apară pe parcursul procedurii de achiziție publică – risc mediu	<ul style="list-style-type: none">- Elaborarea unor documentații de atribuire clare și fără ambiguități, cu respectarea cerințelor legislative din domeniul achizițiilor publice;- Respectarea principiilor de atribuire a contractelor de achiziție publică;- Stabilirea unor criterii și cerințe de calificare proporționale cu tipul și importanța contractelor ce urmează a fi

		<p>atribuite;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stabilirea unor factori de evaluare clari, concisi și a unei metodologii de punctare care să elimine subiectivismul din etapa de evaluare și să cuantifice avantajele care rezultă din propunerile tehnice și financiare prezentate de ofertanți.
2	<p>Prestator – risc mediu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nerespectarea termenelor de livrare a documentațiilor tehnico-economice - livrarea unor documente care nu corespund cerințelor prevăzute de legislația în vigoare și /sau celor asumate de prestator prin propunerea tehnică, tema de proiectare și contract; - nerespectarea celorlate clauze contractuale asumate (condițiile și termenul de garanție, asigurarea etc.). 	<ul style="list-style-type: none"> - Introducerea de clauze contractuale care prevăd penalități de neîndeplinire la termen a contractului – 0,5% din prețul contractului pe fiecare zi de întârziere, până la stingerea obligațiilor; - Constituirea garanției de bună execuție în scopul asigurării achizitorului de îndeplinirea cantitativă, calitativă și în termen a contractului.
3	<p>Achizitor – risc mediu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nerespectarea termenelor de plată afacturilor, prevăzute în contract; 	<ul style="list-style-type: none"> - Introducerea de clauze contractuale care prevăd penalități de neîndeplinire la termen a contractului - plata dobânzii legale penalizatoare, aplicată la valoarea plății neefectuate, dar nu mai mult decât valoarea contractului; - Asigurarea fondurilor necesare realizării investiției din bugetul local, în vederea acoperirii costurilor.
4	<p>Riscuri privind managementul proiectului – risc scăzut:</p> <ul style="list-style-type: none"> - neimplicarea echipei de proiect în mod corect și efectiv în activitățile privind dezvoltarea proiectului - lipsa de experiență a membrilor echipei - imposibilitatea realizării/finalizării unei anumite activități sau imposibilitatea atingerii unui anumit obiectiv stabilit. 	<ul style="list-style-type: none"> - Setarea unor obiective clare: obiectivele identificate îndeplinesc modelul SMART - sunt Specifice, Măsurabile, Realizabile, Realiste și au a bază o anumită perioada de Timp stabilită. - Stabilirea unui calendar relevant în ceea ce privește modul de implementare a proiectului. - Selectarea unei echipe de implementare cu experiență, sarcinile fiecărui membru al echipei de proiect fiind corelate cu activitățile și cu graficul de realizare aferent acestora. - Organizarea ședințelor periodice pentru a se stabili atribuțiile și responsabilitățile fiecărui membru, pentru a monitoriza implementare și pentru a coordona buna desfășurare a proiectului.
5	<p>Risc legal – risc mediu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Posibilitățile de modernizare a infrastructurii feroviare peri-urbane; 	<ul style="list-style-type: none"> - Încheierea unui acord de parteneriat între municipalitate, operatorul de transport public și deținătorul infrastructurii feroviare, care să

<p>- Infrastructura feroviară este în proprietatea CNCFR, astfel modernizarea liniilor feroviare nu este apanajul autorității publice locale, ci a CNCFR.</p>	<p>stipuleze clar și fără echivoc drepturile și obligațiile tuturor părților implicate.</p>
---	---

2.8 Motivația implementării (a se explica motivele pentru care implementarea prin beneficiar UAT/ADI va fi mai eficientă)

Transportul feroviar de navetă de tip tren metropolitan reprezintă un important segment din piața transportului feroviar general în statele Uniunii Europene. Reprezintă de asemenea o provocare a pieței transportului public în ansamblul ei, contribuind semnificativ la creșterea mobilității urbane și periurbane durabile a persoanelor, dar și la încurajarea modalității prin trecerea de la mașina privată la transportul de pasageri de masă, oferind astfel acces la marile orașe, dar și la descongestionarea arterelor rutiere. Trenul metropolitan reprezintă un sistem feroviar local sau regional care oferă un serviciu de transport în interiorul și în jurul marilor aglomerări urbane. Principala caracteristică a acestuia este legată de independența față de rețeaua de străzi, drumuri naționale sau autostrăzi însă poate prezenta o complementaritate sporită cu aceasta. Trenul metropolitan, așa cum este consacrat în Europa Centrală și de Vest, circulă în interiorul orașului într-un regim de distanțe scurte, cu stații și puncte de oprire dese (în special la intersecția cu marile bulevarde sau la convergența cu alte mijloace de transport public urban – stații de metrou, autobuz, troleibuz, tramvai), iar în afara orașului în regim de tren distanțe medii, cu stații sau puncte oprire mai rare (la intersecția cu drumurile naționale sau județene importante – în care se pot amenaja parcări de tip ‘park and ride’, sau în apropierea dezvoltărilor rezidențiale, comerciale, de agrement sau logistice). În exemplele europene de tren metropolitan de tip S-Bahn sau RER (Viena, Zurich, Paris, Munchen, Berlin), acestea leagă de cele mai multe ori zonele centrale sau gara principală a marilor orașe (circulând uneori pe rețeaua urbană de metrou), cu localitățile din zona metropolitană, chiar și până la 40 km distanță.

Principalele caracteristici ale infrastructurii și a serviciului de tren metropolitan sunt:

- Un orar cadențat, adaptat fluxurilor de călători și corelat multimodal;
- Utilizează infrastructura feroviară existentă sau linii suburbane dedicate;
- Peroane simple, în linie curentă, legate între ele sau cu rețelele de transport complementare prin subtraversări sau supratraversări;
- Stațiile sau punctele de oprire sunt fără personal (achiziția de bilete sau informarea călătorilor se fac prin sisteme informatice integrate);
- Călători (navetismul) durează în general sub o oră, cu o viteză comercială de 40 – 60 km/h.

Trenul metropolitan reprezintă un exemplu de bună practică în ceea ce privește multimodalitatea transportului de pasageri, în care se utilizează un transport de masă prietenos cu mediul înconjurător, la care transportul rutier constituie complementaritatea în sistemul de transport de navetă. Studiarea, adaptarea și implementarea modelului de tren metropolitan european evidențiază introducerea unor rute în care

frecvența trenurilor să fie mare, astfel încât transportul public rutier pe aceeași rută să se reducă spre minim. Transportul public rutier se va concentra însă pe relațiile nedeservite de trenurile metropolitane, prin complementaritatea cu acesta asigurându-se noi rute de transport integrat, conducând astfel la o mobilitate mai mare și de calitate a pasagerilor.

**Șef Serviciu Transport Feroviar,
Culiță Chiș**



**Consilier Transport Feroviar,
Simona Petrean**

