



Anexa 2 la HCL nr. 461/23.11.2017

TEMĂ DE PROIECTARE
pentru obiectivul de investiții
"Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului electric, inclusiv stații de alimentare a automobilelor electrice, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște"

1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus

1.1. Denumirea obiectivului de investiții: "Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului electric, inclusiv stații de alimentare a automobilelor electrice, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transport public în Municipiul Târgoviște"

1.2. Ordonator principal de credite/investitor: Programul Operațional Regional 2014-2020 prin Ministerul Dezvoltării Regionale Administrației Publice și Fondurilor Europene

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar): nu este cazul

1.4. Beneficiarul investiției: UAT Municipiul Târgoviște

1.5. Elaboratorul temei de proiectare: UAT Municipiul Târgoviște, Direcția Managementul Proiectelor

2. Date de identificare a obiectivului de investiții

2.1. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente

a. Depou, Calea Ialomitei, Nr. 5 – teren intravilan aparținând domeniului public al Municipiului Târgoviște cu o suprafață de 21.256 mp. În vederea realizării proiectului, actualul amplasament a fost dezmembrat în 2 loturi, prin alocarea unei suprafețe de 16.883 mp teren pentru incintă Depou și Stație de capăt Depou, potrivit extras de Carte Funciară nr. 83872. Suprafața de teren necesară pentru construire Depou este de aproximativ 13.100 mp.

b. Stație de capăt Depou – Calea Ialomitei Nr. 5 – teren intravilan aparținând domeniului public al Municipiului Târgoviște cu o suprafață de 21.256 mp. În vederea realizării proiectului, actualul amplasament a fost dezmembrat în 2 loturi, prin alocarea unei suprafețe de 16.883 mp teren pentru incintă Depou și Stație de capăt Depou, potrivit extras de Carte Funciară nr. 83872. Suprafața de teren necesară pentru construire Stație de Capăt Depou este de aproximativ 3.050 mp.

c. Stație de capăt Garaj AITT – Bulevardul Unirii, nr. 6 A – teren intravilan proprietatea UAT Municipiul Târgoviște cu o suprafață de 1.492 mp conform extras de Carte Funciară nr. 83726/2017.

d. Stație de capăt COS - teren extravilan aparținând domeniului public al Municipiului Târgoviște cu o suprafață de 54.500 mp. În vederea realizării proiectului,

actualul amplasament a fost dezmembrat în 2 loturi, prin alocarea unei suprafețe de 5.000 mp teren pentru Stație de capăt, potrivit extras de Carte Funciară nr. 83778.

e. **Stații de îmbarcare-debarcare călători** – Municipiul Târgoviște dispune, pentru un număr de 28 de stații îmbarcare-debarcare călători, de documentație cadastrală care atestă dreptul de proprietate.

f. **Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transportul public în Municipiul Târgoviște** - Lucrările prevăzute sunt amplasate în Municipiul Târgoviște și are în vedere modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transportul public în Municipiul Târgoviște, respectiv: Bd. Regele Carol, Str. Lt. Stancu Ion, Bd. Mircea cel Batran, Str. Garii și Pasaj peste CF pe DN72.

2.2. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus(e) pentru realizarea obiectivului de investiții:

a) **Descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus(e) (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan)**

1. **Depou, Calea Ialomiței, Nr. 5** - Zona studiată pentru amenajarea depoului, situată în Municipiului Târgoviște, strada Calea Ialomiței, nr. 5, cvartal 145, parcela 5, este delimitată de albia râului Ialomița spre nord, nord-est și continuă pe partea nord-estică a Căii Ialomița pe o adâncime de aproximativ 80 m, paralel cu canalul hidrotehnic ce debusează din râu. Terenul de formă dreptunghiulară se desfășoară pe o suprafață de 21.256 mp de-a lungul Căii Ialomiței și aparține domeniului public al Municipiului Târgoviște. În vederea realizării proiectului, actualul amplasament a fost dezmembrat în 2 loturi, prin alocarea unei suprafețe de 16.883 mp teren pentru incintă Depou și Stație de capăt Depou, potrivit extras de Carte Funciară nr. 83872. Suprafața de teren necesară pentru construire Depou este de aproximativ 13.100 mp.

2. **Stație de capăt Depou – Calea Ialomiței Nr. 5** - Zona studiată pentru amenajare stație capăt depou, situată în Municipiului Târgoviște, strada Calea Ialomiței, nr. 5, este situată adiacent Depoului și va ocupa aprox. 3.050 mp. Terenul aparține domeniului public al Municipiului Târgoviște potrivit extras de Carte Funciară nr. 83872.

3. **Stație de capăt Garaj AITT – Bulevardul Unirii, nr. 6 A** - Terenul pe care urmează să se amenajeze stația de capăt de la Garajul AITT se află în proprietatea UAT Municipiul Târgoviște și are o suprafață de 1.492 mp conform Încheiere nr. 52127/17.07.2017, extras de Carte Funciară nr. 83726/2017. Terenul propus pentru amenajare este situat în partea de vest a orașului, relativ periferic față de centru. Amenajarea stației se va face în zona carosabilă adiacentă actualului sediu AITT. Accesul se face din Bulevardul Unirii, folosind sensul actual de circulație conformat precum o alveolă la drumul principal.

4. **Stație de capăt COS** - Amplasamentul se află în partea de sud a Municipiului Târgoviște, în zona industrială, în apropierea Combinatului de Oțeluri Speciale Poarta 3, pe Drumul Național 72 (Șoseaua Găești). Accesul se va face folosind un drum de servitute ce intersectează Șoseaua Găești. În vederea realizării proiectului, actualul amplasament, proprietatea UAT Municipiul Târgoviște, a fost dezmembrat în 2 loturi, prin alocarea unei suprafețe de 5.000 mp teren pentru Stație de capăt, potrivit extras de Carte Funciară nr. 83778. Terenul se află în extravilanul Municipiului Târgoviște.

5. **Stații de îmbarcare-debarcare călători** – Construcția propusă va fi o construcție modulară pentru adaptarea aceleași soluții în diferitele situații de pe teren. Se va asigura o suprafață de cel puțin 6 mp pentru amplasarea acesteia. Vor fi prevăzute cel puțin 3 locuri de stat jos și se vor realiza astfel încât să permită accesul cât mai ușor

al călătorilor în spațiul de sub copertina acestuia. În fiecare dintre stațiile de călători nou construite și amplasate în puncte de interes ale municipiului se va asigura posibilitatea garării a minim 2 biciclete.

6. Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transportul public în Municipiul Târgoviște – Lucrările prevăzute sunt amplasate în Municipiul Târgoviște și are în vedere modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transportul public în Municipiul Târgoviște, respectiv:

- Bd. Regele Carol
- Str. Lt. Stancu
- Str. Bd. Mircea cel Batran
- Str. Gării
- Pasaj peste CF pe DN72

Se propune modernizarea și reabilitarea a circa 3,3 km de covor asfaltic pe străzile și bulevaredele pe care se desfășoară principalele trasee de transport în comun din interiorul municipiului.

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

1. Depou, Calea Ialomiței, Nr. 5 – Amplasamentul studiat este situat în partea de est-(sud-est) a Municipiului Târgoviște. Terenul de formă dreptunghiulară în plan, este alipit (pe latura lungă) arterei de rocadă Calea Ialomiței. Conform planificării de dezvoltare a Municipiului Târgoviște, această zonă urmează să se dezvolte cu funcțiuni de locuire, comerț, agrement și servicii publice. Odată cu constituirea arterei de rocadă Calei Ialomiței, au apărut noi puncte de interes publice sau private: sediul Agenției pentru Protecția Mediului Dâmbovița, Garda de Mediu, Sistemul de Gospodărire a Apelor Dâmbovița, Complexul Turistic de Natație, societăți comerciale private. Accesul pe amplasamentul propus se va face din Calea Ialomiței, pe un podet carosabil (propus) peste canalul hidrotehnic sus menționat.

2. Stație de capăt Depou – Calea Ialomiței Nr. 5 - Calea de comunicare rutieră principală este Calea Ialomiței. Într-o primă etapă, caracterul dominant al zonei a fost unul agricol, profitând de planeitatea terenului, de calitățile sale productive și de prezența Iazului Morii care furnizează apă pentru irigații. Amplasamentul este alipit, pe latura nord-vestică, de terenul alocat Depoului, descris mai sus. Pe latura opusă, terenul este orientat către un drum de acces al fostului târg de animale și în plan secund – Baza de Agrement „Crizantema”, în prezent Complexul Turistic de Natație. Accesul pe sit se face independent de cel al Depoului, folosind infrastructura existentă: podeț carosabil.

3. Stație de capăt Garaj AITT – Bulevardul Unirii, nr. 6 A - Terenul propus pentru amenajare este situat în partea de vest a orașului, relativ periferic față de centru. În zonă există puncte de interes cu diferite funcțiuni: Sala Polivalentă, Registrul Auto Român, Hipermarket-uri, Universitatea Valahia, locuințe cu parter comercial. Amenajarea stației se va face în zona carosabilă adiacentă actualului sediu AITT. Accesul se face din Bulevardul Unirii, folosind sensul actual de circulație conformat precum o alveolă la drumul principal.

4. Stație de capăt COS - Amplasamentul se află în partea de sud a Municipiului Târgoviște, în zona industrială, în apropierea Combinatului de Oțeluri Speciale Poarta 3, pe Drumul Național 72 (Șoseaua Găești). În apropiere se află o stație electrică de transformare de mare putere. Accesul se va face folosind un drum de servitute ce intersectează Șoseaua Găești.

5. Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transportul public în Municipiul Târgoviște

- b. Modernizare Bd. Regele Carol I – de la Intersecția cu Bd. Mircea cel Bătân – până la intersecție cu Str. Gării
- c. Modernizare Strada Lt. Stancu Ion – de la Intersecția cu Str. Arsenalului – până la intersecția cu Bd. I.C. Brătianu
- d. Modernizare Bd. Mircea cel Batran – de la Intersecția cu str. Colonel Baltaretu – până la intersecție cu Bd. Calea Domneasca
- e. Modernizare Strada Gării de la Intersecție cu Bd. Unirii
- f. Pasaj superior peste calea ferată pe DN72 - Șoseaua Găești

c) Surse de poluare existente în zonă

Din punct de vedere al protecției mediului amplasamentele vizate se încadrează în categoria zonelor cu nivel de poluare mediu.

d) Particularități de relief

Amplasamentele pe care urmează a se amplasa construcții este în cea mai mare parte plan și stabil, specific reliefului de câmpie, fără particularități deosebite.

e) Nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilităților

Amplasamentele vizate dispun de rețele electrice de înaltă tensiune (110 kV), rețele electrice de medie tensiune (20 kV), rețele de gaze naturale, rețele de distribuție apă, canalizare, alte tipuri de rețele: telefonie, iluminat public, cablu recepție T.V..

1. Depou:

1.1. Rețele electrice de înaltă tensiune (110 kV) - Pe amplasament există o rețea de 110 kV care afectează ambele laturi ale Căii Ialomiței, pe care, de altfel, o supratraversează.

1.2. Rețele electrice de medie tensiune (20 kV) - În vecinătatea zonei studiate, pe str. Gimnaziului există stația electrică de transformare 110/20 kV, care are pe sectorul de medie tensiune (20 kV) mai multe plecări. Din această locație vor fi preluate rețelele de medie tensiune necesare alimentării posturilor de transformare propuse.

1.3. Rețelele electrice de joasă tensiune (0,4 kV) - Nu există astfel de rețele în zonă.

1.4. Rețele de distribuție apă rece

Cea mai apropiată rețea de apă rece potabilă existentă se află în lungul străzii Gimnaziului, având $D_n = 4''$. Această conductă poate fi prelungită spre a fi utilizată la realizarea distribuției generale în zona studiată, din care se vor ramifica rețelele de distribuție secundare pentru branșările contorizate.

1.5. Rețele de canalizare menajeră și pluvială - Nu există rețele de canalizare în arealul studiat.

1.6. Rețele de gaze naturale

În zona de nord-est, pe str. Gimnazului, există o conductă principală de gaze de joasă presiune având $D_n = 125$ mm, ce poate fi utilizată prin extindere, ca sursă de alimentare a viitoarei stații de reglare-măsurare (SRM) propusă a se realiza special pentru această zonă.

1.7. Alte tipuri de rețele (telefonie, iluminat public, cablu recepție T.V.)

Pentru consumatorii ce vor fi propusi, acest tip de utilități vor fi asigurate prin extinderea celor existente în str. Gimnaziului.

Specificații tehnice privind alimentarea cu utilități

1. Încalzire

Încalzirea clădirilor din depou se va face utilizând diferite sisteme:

- ❖ centrală termică electrică amplasată într-un spațiu tehnic dedicat pentru clădirea cu destinație birouri și mentenanță;
- ❖ convectoare electrice pentru cabina poartă și spălătorie;
- ❖ tuburi radiante pe gaz pentru clădirea de garare și încărcare.

2. Apă caldă menajeră

Se va obține de la centrala termică și de la panourile solare montate pe clădirile din incinta depoului.

3. Canalizare

Canalizarea apelor menajere din spațiile de birouri și cabina poartă se va realiza către un bazin vidanjabil amplasat la limita de proprietate. Canalizarea apelor pluviale de pe platformele betonate din incintă, din clădirea garajului autobuzelor și din clădirea de mentenanță, se vor evacua către un separator de hidrocarburi, apoi către bazinul vidanjabil. Apele pluviale de pe acoperișurile clădirilor nu se vor trece prin separatorul de hidrocarburi, ci direct spre bazinul vidanjabil.

În perspectiva realizării rețelei de canalizare publică, prin proiect se va prevedea un cămin înaintea bazinului vidanjabil, cu posibilitatea racordării directe din acesta la viitoarea canalizare publică, bazinul vidanjabil fiind scos din funcțiune.

Calitatea apelor uzate evacuate trebuie să corespundă normativului NTPA002-2002.

4. Gospodărie apă pentru incendiu cu rezervor de apă și stație de pompare

Stația de pompare este încăperea care adăpostește grupul de pompare. Aceasta asigură necesarul de apă prin pomparea lui din rezervorul de apă în conductele care alcătuiesc gospodăria de apă pentru incendiu.

5. Amenajare incintă

Se vor construi alei pietonale, parcare pentru autoturisme, drum de acces de la șoseaua de centura, drumuri interioare principale și secundare, iluminat cu LED, supraveghere video, spații verzi.

Toate clădirile din incintă vor fi prevăzute cu stâlpi de protecție în dreptul acceselor și în zonele vulnerabile precum colțuri de clădire aflate în proximitatea unei circulații carosabile.

Se va asigura închiderea perimetrală a amplasamentului cu gard de protecție.

6. Stații de încărcare autobuze electrice depou

În cadrul garajului de autobuze va fi necesară instalarea a 12 de stații de încărcare normală (fiecare stație de încărcare va deservi două autobuze electrice simultan) și o stație de încărcare rapidă pentru autobuzele electrice. Fiecare stație cu încărcare normală va asigura alimentarea cu energie electrică pentru două autobuze electrice. Stațiile de încărcare normală vor trebui să asigure încărcarea completă a acumulatorilor din autobuz în maxim 5-7 ore. În cazul stațiilor cu încărcare rapidă, încărcarea completă a acumulatorilor din autobuz se va realiza în maxim 1-2 ore.

7. Alimentarea cu energie electrică

Alimentarea cu energie electrică a depoului auto se va face din SEN, prin intermediul unui post de transformare nou, echipat cu celule de linie aferente racordului și distribuției, celule de măsură și AAR. La o distanță de aproximativ 30 metri față de obiectivul studiat există rețea electrică de medie tensiune subterană (20KV).

Soluția tehnică de alimentare a postului de transformare se va reglementa prin «studiul de soluție».

Postul de transformare (tip PTAB) se recomandă a fi echipat cu doi transformatori de 800KVA montați în anvelopa de beton.

Postul de transformare aferent depoului auto va fi amplasat la limita de proprietate având acces ușor din exterior.

Pentru asigurarea consumului de energie electrică pentru acest obiectiv de investiție, se propune realizarea unor rețele electrice subterane, executate cu cabluri îngropate de cupru sau aluminiu.

Din postul de transformare se vor alimenta pe joasă tensiune tablourile electrice generale, amplasate în depoul auto.

Distribuția electrică și alimentarea tabloului general din postul de transformare se va face în schema TN-S, unde nulul de protecție al fiecărui circuit/coloane este diferențiat de nulul de lucru până la postul trafo.

Măsurarea energiei active și reactive se recomandă a se realiza prin intermediul unor contori electronici adecvați, montați în posturile de transformare, pe medie tensiune.

7.1. Detaliu instalații electrice

Instalațiile electrice curenți tari/slabi care vor deservi clădirile aferente depou autobuze electrice se compun din:

- alimentare cu energie electrică;
- instalații electrice de iluminat normal, de siguranță și exterior;
- instalații electrice de prize;
- instalații electrice de forță/utilități;
- tablouri electrice;
- instalații electrice pentru alimentarea cu energie electrică a stațiilor de încărcare;
- instalație de protecție împotriva tensiunilor accidentale de atingere;
- instalații pentru îmbunătățirea factorului de putere;
- instalație de paratrăsnet și priza de pământ;
- sistem de supraveghere video;
- sistem de detecție incendiu;
- rețea de voce-date CCTV.

7.1.1. Tablouri electrice clădiri depou autobuze

Tablourile generale vor alimenta la rândul lor tablourile electrice secundare, care vor concentra toți consumatorii electrici pe zone de activitate.

Prescripții generale:

Tablourile electrice sunt adecvate spațiilor ce le deservesc.

Tablourile electrice se comandă pentru execuție la furnizori specializați și autorizați în construcția acestora.

Toate tablourile electrice de distribuție vor fi executate în conformitate cu schema monofilară realizată de proiectant.

Aparatele de conectare trebuie să fie astfel montate, încât să întrerupă simultan toate fazele circuitului pe care îl deservește. Nu se admite întreruperea conductorului de protecție.

Aparatele de conectare se vor amplasa astfel încât arcurile sau scânteile electrice ce apar în timpul exploatării normale să nu fie periculoase pentru personalul de deservire și să nu poată cauza scurtcircuite, puneri la pământ sau deteriorarea obiectelor înconjurătoare.

Aparatele cu contacte în formă de cutite se vor monta astfel încât să nu se poată închide sub acțiunea greutății proprii a părților mobile, prin vibrație sau prin lovirea aparatului.

La dispozitivele de acționare a aparatelor de conectare închise cu capac sau acționate de pe exteriorul tabloului trebuie indicate clar pozițiile "închis" sau "deschis".

Siguranțele trebuie să fie astfel montate încât eventuala apariție a unui arc să nu prezinte pericol pentru restul instalației și pentru personalul de deservire.

Îmbinările între căile de curent, precum și între acestea și bornele aparatelor, se vor face prin metode care să asigure posibilitatea de trecere a curentului electric corespunzător secțiunii curente, rezistență mecanică necesară și păstrarea în timp a calității mecanice și electrice ale curentului.

În interiorul tablourilor trebuie să se prevadă, pe bare, puncte neizolate și nevopsite pentru a face posibilă scurtcircuitarea și legarea la pământ.

Toate circuitele din tablourile de distribuție vor fi prevăzute cu inscripții vizibile și neechivoce, în care să se indice destinația fiecărui circuit. Inscripțiile se amplasează cu vedere din direcția de deservire a tabloului. Nu se acceptă etichete metalice ambutisate. Vor fi prevăzute și etichete care vor conține simbolizarea sau destinația tabloului, tensiunile de lucru, indicații de acțiune, situații de stare (după caz).

7.1.2. Aparate pentru instalația de iluminat clădiri depou

Aparatele de conectare folosite pentru circuitele electrice ale corpurilor echipate cu surse cu tehnologie LED vor avea un curent nominal de maxim 10 A.

Întrerupătoarele, comutatoarele și butoanele în spațiile interioare se vor monta la o înălțime de 0,6- 1,5 m, măsurată de la axul aparatului până la nivelul pardoselii finite.

Montarea corpurilor de iluminat pe elemente de construcție din materiale combustibile se face în condițiile prevăzute din I7-2011.

Întrerupătoarele, comutatoarele și butoanele de lumină se montează numai pe conductele de fază.

Conductorul de fază se leagă în dulia lămpii la borna din interior, iar conductorul de nul la borna conectată la partea filetată a duliei.

Corpurile de iluminat se vor racorda la nulul din tabloul de alimentare, nulul fiind racordat la instalația de legare la pământ. Racordarea la nulul tabloului se va face printr-un singur conductor, diferit de cel de lucru care va fi realizat în mod obligatoriu din cupru, atât în cazul în care alimentarea este prevăzută în cablu, cât și în cazul folosirii conductelor izolate în tuburi de protecție.

7.1.3. Aparate pentru instalația de forță

Materialele circuitelor electrice – condiții generale

Materialele circuitelor electrice se consideră mijloacele prin care se realizează funcțiuni de izolare, legătură electrică și mecanică (de exemplu, conductoare, cabluri, cleme, alte materiale de montaj).

La alegerea materialelor se va ține seama de destinația construcției și de condițiile lor de utilizare și montare. Se vor respecta condițiile generale din I7-2011 și condițiile speciale din standardele de produse.

7.1.4. Legăturile electrice:

Legăturile conductoarelor de protecție se execută în condițiile prevăzute de standard.

Se interzice executarea legăturilor electrice între conductoare în interiorul tuburilor sau țevilor de protecție, plintelor, golurilor în elementele de construcție și trecerilor prin elementele de construcție.

➤ Cabluri electrice:

Se utilizează pentru instalațiile de iluminat, prize și forță conductori sau cabluri din cupru. Utilizarea obligatorie a cuprului este reglementată de normativul I7-2011. Cablurile vor respecta standardele în vigoare.

Nivelul de izolație al cablurilor este caracterizat de valorile tensiunilor nominale ale cablurilor (U_0 și U) și de valorile rigidității dielectrice. În cazul instalațiilor de joasă tensiune, cablurile vor avea tensiunile nominale de 0,6 kV și $U = 1$ kV.

Rigiditatea dielectrică a cablurilor caracterizează nivelul de izolație la supratensiuni și are valorile indicate în standardele și normele de produs, funcție de tensiunea cea mai ridicată a rețelei. În cazul de față, această tensiune se consideră de maxim 1,2 kV.

➤ Alte materiale :

Trecerea circuitelor electrice prin elementele de construcție se face în condițiile impuse de I7- 2011.

Conductoarele electrice se marchează pentru identificarea funcțiunii, prin culori, conform prevederilor din I7 - 2011.

Construcțiile metalice suport al materialelor electrice și alte accesorii de montaj din oțel și tablă se vopsesc pentru protecție și după caz anticoroziv.

7.1.5. Detecție și semnalizare incendiu clădiri depou

Sistemul de detecție incendiu se va concepe astfel încât să realizeze următoarele funcții:

- ❖ detecția rapidă a începuturilor de incendiu în fază incipientă;
- ❖ alarmarea locală la postul de pază din imobil;
- ❖ afișarea zonei de detecție aflată în alarmă;
- ❖ semnalizarea manuală a incendiului de la butoanele de avertizare incendiu;
- ❖ autotestarea centralei de detecție și a detectoarelor;
- ❖ să fie deschis extinderilor/reconfigurărilor ulterioare cu respectarea normelor în vigoare.

Echipamentele sistemului de detecție și avertizare incendiu trebuie să respecte standardul EN-54 și să fie de tip adresabil. Încărcarea buclelor de detecție cu adrese va fi de maxim 75%.

Toate elementele sistemului de detecție vor avea încorporate izolatoare de scurtcircuit.

Socurile detectoarelor vor fi echipate cu o etichetă pe care va fi inscripționată adresa detectorului. Toate elementele de detecție, de acționare, de control și avertizare (centrala de detecție, detector optic de fum sau temperatură, butoane de panică, indicatoare luminoase sau acustice, etc.) vor fi agrementate de legislația română. Caracteristicile tehnice și montajul vor ține seama și se vor face în conformitate cu reglementările și legislația din domeniu în vigoare.

7.1.6. Sistemul de voce-date și semnal TV clădiri depou autobuze

Se va proiecta un sistem de voce-date și TV care să permită furnizarea de servicii de voce și date oricărui furnizor de servicii de telecomunicații. Se vor utiliza cabluri UTP cat.6 pentru sistemele de voce-date și cablu coaxial RG 59 pentru semnalul TV.

7.2. Alimentarea din surse de rezervă (proprie)

Alimentarea cu energie electrică din surse de rezervă (proprie) se va face prin intermediul unui grup electrogen de intervenție, capsulat, insonorizat, montat la exterior și a unor surse neîntreruptibile de tensiune (UPS-uri) .

Astfel, pentru depoul se recomandă folosirea unui grup electrogen cu capacitatea de 200 KVA. Acesta va trebui să asigure alimentarea cu energie electrică pentru instalațiile de stingere incendiu, defumare, două stații de încărcare, în cazul în care intervine o avarie la nivelul sursei de baza (SEN).

Trecerea de pe sursa de baza (SEN) pe sursa de rezervă (grup electrogen), în cazul apariției unei avarii pe sursa de bază se face prin intermediul unor inversoare automate de sursă.

Grupul electrogen va fi amplasat în zona apropiată spațiului în care va fi prevăzut tabloul general de siguranță și tablourile pentru consumatorii vitali, astfel încât distanțele să fie cât mai mici pentru a evita pierderile de tensiune.

Bilanț energetic

- putere electrică instalată : $P_i = 1250 \text{ kW}$
- putere electrică maxim simultan absorbit: $P_{\max \text{ sim.abs.}} = P_a \times C_s = 1000 \text{ kW}$
 $C_s = 0,85$

2. Stații de capăt

2.1. Stație Depou

Instalațiile electrice curenți tari/slabi care vor deservi fiecare din stațiile intermediare, se compun din:

- alimentare cu energie electrică;
- instalații electrice de iluminat exterior;
- instalații electrice de forță/utilități;
- instalație de priză de pământ;
- sistem de monitorizare video;
- sistem afisaj informare călători, automate vânzare tichete;
- Instalație de iluminat - Iluminatul stațiilor de autobuze electrice se va realiza cu corpuri de iluminat stradal montate pe stâlpi metalici de 5 metri. Corpurile de iluminat vor fi cu tehnologie LED, cu un grad de protecție mare IP65, eficiente din punct de vedere al consumului de energie.

2.2. Stație de capăt Garaj AITT

Clădirea va fi dotată cu instalații electrice de iluminat, instalații sanitare, încălzire cu centrală termică, răcire cu convectoare, în zonă fiind asigurate toate utilitățile necesare: apă, gaz, curent electric, canalizare.

Clădirea stației de capăt va cuprinde cel puțin următoarele funcțiuni:

- relații cu publicul – info point;
- grupuri sanitare pentru călători compartimentate pe sexe, 1 grup sanitar pentru persoane cu dizabilități și o cameră mama și copilul;
- sală de așteptare;
- birou bilete (ticketing);
- birou administrative;
- birou controlori;
- grup sanitar personal;
- spațiu tehnic;
- spațiu depozitare.

Platforma stației de capăt va fi conectată la cel puțin 5 peroane de îmbarcare-debarcare, din care cel puțin 4 vor fi prevăzute cu sistem de încărcare electrică a autobuzelor. Fiecare spațiu de garare a autobuzelor va fi prevăzut cu opritor de siguranță iar stațiile de încărcare electrică vor fi, deasemnea, prevăzute cu stâlpi de protecție. Întreaga zonă descrisă va fi protejată sub o copertină metalică.

2.3. Stație de capăt COS

Clădirea stației de capăt va cuprinde cel puțin următoarele funcțiuni:

- relații cu publicul – info point;
- grupuri sanitare pentru călători compartimentate pe sexe, 1 grup sanitar pentru persoane cu dizabilități și o cameră mama și copilul;
- sală de așteptare;
- birou bilete (ticketing);
- birou administrative;
- birou controlori;
- grup sanitar personal;
- spațiu tehnic;
- spațiu depozitare.

Clădirea va fi dotată cu instalații electrice de iluminat, instalații sanitare, climatizare cu pompă de caldură aer-apă sau sistem de climatizare VRF, fosă vidanjabilă, puț apă forat, gospodărie apă menajeră, în zonă nefiind asigurate toate utilitățile necesare.

Platforma stației de capăt va fi conectată la cel puțin 4 peroane de îmbarcare-debarcare, din care cel puțin 3 vor fi prevăzute cu sistem de încărcare electrică a autobuzelor. Fiecare spațiu de garare a autobuzelor va fi prevăzut cu opritor, iar stațiile de încărcare electrică vor fi, de asemenea, prevăzute cu stâlpi de protecție.

Întreaga zonă descrisă va fi protejată sub o copertină metalică.

Instalațiile electrice curenți tari/slabi care vor deservi fiecare din stațiile de capăt se compun din:

- alimentare cu energie electrică;
- instalații electrice de iluminat exterior;
- instalații electrice de forță/utilități;
- tablouri electrice;
- instalații electrice pentru alimentarea cu energie electrică a stației de încărcare;
- instalație de protecție împotriva tensiunilor accidentale de atingere;
- instalație de priză de pământ;
- sistem de monitorizare video;
- sistem afisaj informare călători;
- automate vânzare tichete.

3. Stații de îmbarcare-debarcare călători

Bilanț energetic pentru fiecare stație intermediară:

- ❖ puterea electrică instalată : $P_i = 1 \text{ kW}$
- ❖ puterea electrică absorbită : $P_a = P_i \times C_s = 0.5 \text{ kW}$ $C_s = 0,5$

Instalațiile electrice curenți tari/slabi care vor deservi fiecare din stațiile intermediare, se compun din:

- alimentare cu energie electrică;
- instalații electrice de iluminat exterior;
- instalații electrice de forță/utilități;
- instalație de priză de pământ;
- sistem de monitorizare video;
- sistem afisaj informare călători;
- automate vânzare tichete.

Aparate pentru instalația de iluminat stații intermediare:

Iluminatul stațiilor de autobuze electrice va trebui să se realizeze cu corpuri de iluminat stradal montate pe stâlpi metalici de 5 metri. Corpurile de iluminat vor fi cu tehnologie LED, cu un grad de protecție mare IP65, eficiente din punct de vedere al consumului de energie.

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

Pe amplasamentul Stației de capăt de la COS trebuie luată în considerare zona de protecție față de stâlpii de înaltă tensiune existenți în zonă.

g) Posibile obligații de servitute – nu este cazul

h) Condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz – nu este cazul

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

Având în vedere că Planul Urbanistic General și Regulamentul Local de Urbanism aferent nu mai sunt în valabilitate se vor avea în vedere respectarea reglementărilor urbanistice stabilite prin PUZ.

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

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

a) Destinație și funcțiuni

1. În cadrul amenajării incintei Depoului se vor regăsi următoarele clădiri/obiective:

- a. Clădire garare și încărcare
- b. Spălătorie
- c. Clădire birouri și mentenanță
- d. Cabina de poartă

FUNCȚIUNI:

- traseu carosabil principal de legătură între clădiri;
- trasee secundare de legătură între traseul principal și accesul la clădiri;
- zonificări pentru echipamente edilitare (gospodărie de incendiu îngropată, bazine de reciclare, fosă vidanjabilă, etc.);
- sistem de supraveghere video a incintei;
- cabină poartă pentru asigurarea unui acces controlat în incintă;
- clădire de birouri;
- clădire pentru mentenanță;
- clădire pentru garare și încărcare electric;
- clădire spălătorie.

2. Stații de capăt

Pentru configurarea optimă a proiectului de îmbunătățire a transportului public urban s-au prevăzut 3 stații de capăt cu posibilitate de încărcare rapidă a autobuzelor electrice care să deservescă interconectarea traseelor interioare ale municipiului cu cele exterioare.

Fiecare stație de capăt va fi dimensionată în funcție de amplasament, de fluxul de călători preconizat, de studiul de trafic în puncte de recenzie apropiate locațiilor și de traseele de transport public alocate.

Indiferent de dimensionarea acestora, stațiile de capăt vor conține o clădire care va deservi atât utilizatorii cât și prestatorii de servicii de transport public și va fi amplasată pe o platformă racordată la peroane de îmbarcare-debarcare.

Pe fiecare peron se va amplasa câte o stație de încărcare protejată fizic de restul peronului pentru călători. Acestea sunt amplasate în partea de est, sud și vest a Municipiului Târgoviște.

FUNCȚIUNI:

- relații cu publicul – info point;
- grupuri sanitare pentru călători compartimentate pe sexe, 1 grup sanitar pentru persoane cu dizabilități și o cameră mama și copilul;
- sală de așteptare;
- birou bilete (ticketing);
- birou administrative;
- birou controlori;
- grup sanitar personal;
- spațiu tehnic;
- spațiu depozitare.

3. Stații de îmbarcare-debarcare călători

În prezent, transportul public local din Municipiul Târgoviște este organizat pe 21 de trasee (dus-întors) cu o lungime totală de 331 km, trasee care urmează, în general, principalele artere de circulație din Municipiul Târgoviște și utilizează, preponderant, o infrastructură stradală recent reabilitată, cu 72 de stații de îmbarcare-debarcare, din care 21 pe ambele sensuri, 51 pe un singur sens. Municipiul Târgoviște dispune, pentru un număr de 28 de stații îmbarcare-debarcare călători, de documentație cadastrală.

Acestea se vor realiza astfel încât să permită accesul cât mai ușor al călătorilor în spațiul de sub copertina acestuia. În fiecare dintre stațiile de călători nou construite și amplasate în puncte de interes ale municipiului se va asigura posibilitatea garării a minim 2 biciclete.

Construcția propusă va fi o construcție modulară pentru adaptarea aceleiași soluții în diferitele situații de pe teren. Se va asigura o suprafață de cel puțin 6 mp pentru

amplasarea acesteia. Structura de rezistență va fi din elemente metalice cu închideri din materiale translucide. Prin proiect vor fi prevăzute cel puțin 3 locuri de stat jos. Toate materialele folosite la alcătuirea stațiilor de călători vor respecta normele de siguranță și calitate în vigoare, în plus se vor avea în vedere măsuri anti-vandalism.

Pentru fiecare stație de autobuz electric în parte se va solicita distribuitorului de energie electrică aviz tehnic de racordare.

4. Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transportul public în Municipiul Târgoviște:

- Modernizare Bd. Regele Carol I – de la Intersecția cu Bd. Mircea cel Bătân – până la intersecție cu Str. Gării;
- Modernizare Strada Lt. Stancu Ion – de la Intersecția cu Str. Arsenalului – până la intersecția cu Bd. I.C. Brătianu;
- Modernizare Bd. Mircea cel Batran – de la Intersecția cu str. Colonel Baltaretu – până la intersecție cu Bd. Calea Domneasca
- Modernizare Strada Gării de la Intersecție cu Bd. Unirii;
- Pasaj superior peste calea ferată pe DN72 - Șoseaua Găești,

Se propune modernizarea și reabilitarea a circa 3,3 km de covor asfaltic pe străzile și bulevardede pe care se desfășoară principalele trasee de transport în comun din interiorul municipiului.

b) Caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate

1. Incintă Depou:

a) Clădire garare și încărcare:

Se va asigura spațiu de garare pentru 24 de autobuze. Alimentarea autobuzelor se va face cu cablu din stații de încărcare de tip plug-in sau pantograf. Se va alocă cel puțin câte o stație de încărcare la fiecare 2 autobuze electrice. Astfel, în cadrul garajului de autobuze vor fi necesare instalarea a cel puțin 12 stații de încărcare normală și cel puțin o stație de încărcare rapidă dublă pentru autobuzele electrice (pentru situații neprevăzute). Fiecare stație cu încărcare normală va asigura alimentarea cu energie electrică pentru două autobuze electrice. Statiile de încărcare vor trebui să asigure încărcarea completă a acumulatorilor din autobuz în maxim 5-7 ore. În cazul stațiilor cu încărcare rapidă dublă, încărcarea completă a acumulatorilor din autobuz se va realiza în maxim 1-2 ore.

Prin proiect se va evidenția traseul autobuzelor prin spațiul de garare-încărcare, cu asigurarea razelor de girație specifice dimensiunilor modelului de autobuz ales și asigurarea unui număr de minim 3 porți/zonă de acces. Pentru amplasarea stațiilor de încărcare, se va asigura raza maximă descrisă de lungimea cablului de încărcare sau, în cazul pantografelor, se va asigura înălțimea de contact și de siguranță conform normativelor în vigoare și a specificațiilor tehnice ale producătorilor existenți. Toate locurile de garare vor fi prevăzute cu opritoare de siguranță.

b) Spălătorie

În clădirea care va deservi spălătorie se vor realiza două posturi de spălare, în vedere posibilității spălării în același timp a două autobuze. Clădirea va fi prevăzută cu încăperi tehnice ce deservește instalația de spălare (pompe, bazine, filtre etc.) și o cameră de comandă și control prevăzută cu grup sanitar. Fiecare post de spălare va fi prevăzut cu sistem de colectare a apelor uzate (canal cu sifon, rigole, etc). Prin proiect se va asigura necesarul de iluminat natural la interior prin luminatoare și ferestre. În

dreptul acceselor în spălătorie se recomandă a se prevedea platforme din beton pentru staționare și alte operațiuni de spălare a autobuzelor.

c) **Clădire birouri și mentenanță**

În incinta depoului propus se va configura o clădire alcătuită din hala de lucru și corp clădire administrativă care va cuprinde ateliere, vestiare și birouri.

În corpul de birouri, **la parter**, se vor aloca spații pentru personalul operativ:

- ❖ ateliere ce deservește spațiul de lucru al halei;
- ❖ încăperi de depozitare ce deservește spațiul de lucru al halei;
- ❖ spații tehnice (ex. centrala termică)
- ❖ grupuri sanitare și vestiare cu dușuri, compartimentate pe sexe.

La etaj se vor aloca spații care vor asigura:

- ❖ minim 5 încăperi de birouri (incluzând Dispecerat control trafic cu panou de monitorizare luminoschemă);
- ❖ oficiu cu sală de mese și spații anexe;
- ❖ spațiu pentru cursuri și sedinte
- ❖ grupuri sanitare pe sexe.

Spațiul halei de mentenanță va fi dotat cu echipamente de ridicare 4 vinciuri mobile sau 2 vinciuri fixe și 2 mobile, pod rulant minim 1,5 tf pe toată deschiderea halei, spații depozitare anvelope, produse lichide, ateliere etc., acestea din urmă fiind distribuite, fie la parterul corpului adiacent halei, fie în cadrul halei cu respectarea normelor privind siguranța în exploatare și în caz de incendiu. Accesul în hală se va face pe cel puțin o latură a acesteia, prin minim 2 porți de acces.

Zona de staționare în vederea mentenanței va fi prevăzută cu 2 posturi de lucru.

Mentenanța asigurată la nivelul dotării clădirii propuse se va adresa tipului de mentenanță corectivă, preventivă, predictivă și periodică, aplicând modelul de mentenanță corectivă și modelul de mentenanță condițională.

d) **Cabina de poartă**

Verificarea accesului în incintă se va face de către personalul de pază.

Cabina de poartă va fi amplasată la intrarea în incinta depoului și va fi prevăzută cu zonă de supraveghere, grup sanitar cu vestiar și spațiu tehnic.

Clădirea va fi dotată cu instalații electrice de iluminat, instalații sanitare, încălzire cu centrala termică, racire cu convectoare, în zona fiind asigurate toate utilitățile necesare: apă, gaz, curent electric, canalizare.

2. Stații de capăt:

Clădirile stațiilor de capăt vor cuprinde cel puțin următoarele funcțiuni:

- relații cu publicul – info point;
- grupuri sanitare pentru călători compartimentate pe sexe, 1 grup sanitar pentru persoane cu dizabilități și o cameră mama și copilul;
- sală de așteptare;
- birou bilete (ticketing);
- birou administrative;
- birou controlori;
- grup sanitar personal;
- spațiu tehnic;
- spațiu depozitare.

Clădirile vor fi dotate cu instalații electrice de iluminat, instalații sanitare, încălzire cu centrală termică, răcire cu convectoare, în zonă fiind asigurate toate utilitățile necesare: apă, gaz, curent electric, canalizare.

Platformele stațiilor de capăt vor fi conectate la cel puțin 4/5 peroane de îmbarcare-debarcare, din care cel puțin 3/4 vor fi prevăzute cu sistem de încărcare electrică a autobuzelor. Fiecare spațiu de garare a autobuzelor va fi prevăzut cu opritor de siguranță iar stațiile de încărcare electrică vor fi, deasemenea, prevăzute cu stâlpi de protecție. Întreaga zonă descrisă va fi protejată sub o copertină metalică.

3. Stații de îmbarcare-debarcare călători

Construcția propusă va fi o construcție modulară pentru adaptarea aceleași soluții în diferitele situații de pe teren. Se va asigura o suprafață de cel puțin 6 mp pentru amplasarea acestora. Vor fi prevăzute cel puțin 3 locuri de stat jos și se vor realiza astfel încât să permită accesul cât mai ușor al călătorilor în spațiul de sub copertina acestuia. În fiecare dintre stațiile de călători nou construite și amplasate în puncte de interes ale municipiului se va asigura posibilitatea garării a minim 2 biciclete.

4. Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transportul public

în Municipiul Târgoviște:

Se propune modernizarea și reabilitarea a circa 3,3 km de covor asfaltic pe străzile și bulevardele pe care se desfășoară principalele trasee de transport în comun din interiorul municipiului, după cum urmează:

a) lucrări de aducere a traseelor de transport la potențialul normal de exploatare cu menținerea traseului și profilului inițial prin frezarea și turnarea unui nou covor asfaltic, având în vedere starea de degradare actuală;

b) pe sectoarele de străzi/bulevarde la care degradările căii de rulare sunt mai accentuate, de genul faianțări în proporție de 75% din suprafață sau burdușiri, înainte de execuția covorului se vor executa lucrări de reparații la straturile de fundare sau doar la stratul suport;

c) repararea sau înlocuirea elementelor de siguranță care delimitează și protejează traficul rutier de cel pietonal.

d) lucrări de construcții și amenajări necesare pentru protecția mediului, lucrări de modernizare a stațiilor, a semnalizării rutiere (indicatoare, marcaje) și montarea altor elemente pentru siguranța circulației (semnalizare verticală);

e) **Nivel de echipare, de finisare și de dotare, exigențe tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare** - La elaborarea documentației se vor avea în vedere soluții arhitecturale, tehnice și de construire care să respecte prevederile legale, normele și stas-urile în vigoare și se vor respecta condiționările urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului cuprinse în documentația tehnico-economie și cerințele solicitate prin avizele deținătorilor de utilități.

d)

e) **Număr estimat de utilizatori – 100.000**

f) **Durata minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse – 15 ani**

g) **Nevoi/solicitări funcționale specifice**

În elaborarea documentației se va avea în vedere respectarea nivelurilor de performanță impuse prin legislația în domeniu și satisfacerea unui grad adecvat de siguranță în exploatare.

Se vor construi alei pietonale, parcare pentru autoturisme, drum de acces de la șoseaua de centura, drumuri interioare principale și secundare, iluminat cu LED, supraveghere video, spații verzi.

Toate clădirile din incinta Depoului vor fi prevăzute cu stâlpi de protecție în dreptul acceselor și în zonele vulnerabile precum colțuri de clădire aflate în proximitatea unei circulații carosabile.

Se va asigura închiderea perimetrală a amplasamentului cu gard de protecție.

În ceea ce privește stația de încărcare autobuze electrice Depou, în cadrul garajului de autobuze va fi necesară instalarea a 12 de stații de încărcare normală (fiecare stație de încărcare va deservi două autobuze electrice simultan) și o stație de încărcare rapidă pentru autobuzele electrice. Fiecare stație cu încărcare normală va asigura alimentarea cu energie electrică pentru două autobuze electrice. Stațiile de încărcare normală vor trebui să asigure încărcarea completă a acumulatorilor din autobuz în maxim 5-7 ore. În cazul stațiilor cu încărcare rapidă, încărcarea completă a acumulatorilor din autobuz se va realiza în maxim 1-2 ore.

Fiecare stație de capăt va fi dimensionată în funcție de amplasament, de fluxul de călători preconizat, de studiul de trafic în puncte de recenzie apropiate locațiilor și de traseele de transport public alocate.

Indiferent de dimensionarea acestora, stațiile de capăt vor conține o clădire care va deservi atât utilizatorii cât și prestatorii de servicii de transport public și va fi amplasată pe o platformă racordată la peroane de îmbarcare-debarcare.

Clădirea va fi dotată cu instalații electrice de iluminat, instalații sanitare, climatizare cu pompă de caldură aer-apă sau sistem de climatizare VRF, fosă vidanjabilă, puț apă forat, gospodărie apă menajeră, în zonă nefiind asigurate toate utilitățile necesare.

Pe fiecare peron se va amplasa câte o stație de încărcare protejată fizic de restul peronului pentru călători. Acestea sunt amplasate în partea de est, sud și vest a Municipiului Târgoviște.

Stații de îmbarcare-debarcare călători vor fi prevăzute cu alimentare cu energie electrică, instalații electrice de iluminat exterior, instalații electrice de forță/utilități, instalație de priză de pământ, sistem de monitorizare video, sistem afisaj informare călători, automate vânzare tichete. Iluminatul stațiilor de autobuze electrice va trebui să se realizeze cu corpuri de iluminat stradal montate pe stâlpi metalici de 5 metri. Corpurile de iluminat vor fi cu tehnologie LED, cu un grad de protecție mare IP65, eficiente din punct de vedere al consumului de energie.

În ceea ce privește modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transportul public în Municipiul Târgoviște, lucrările prevăzute pe căile de rulare: Bd. Regele Carol, Str. Lt. Stancu Ion, Bd. Mircea cel Batran, Str. Garii și Pasaj peste CF pe DN72, prezintă suprafețe cu fisuri, faianțări și burdușiri care, dacă nu sunt remediate, conduc la apariția gropilor în carosabil care afectează desfășurarea traficului rutier, implicit al transportului public local, ducând la creșterea costurilor pentru lucrările de întreținere și/sau reabilitare care ar fi necesare în vederea menținerii viabilității corespunzătoare. De aceea, în funcție de natura și tipul degradărilor existente pe fiecare sector în parte, se vor executa lucrări de reparații corespunzătoare înainte de refacerea covoarelor asfaltice.

h) Corelarea soluțiilor tehnice cu condiționările urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului - Vor fi respectate condiționările urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului cuprinse în documentația tehnico-economică și cerințele solicitate prin avizele deținătorilor de utilități.

i) Stabilirea unor criterii clare în vederea soluționării nevoii beneficiarului - Conform documentelor programatice de la nivel european, dezvoltarea mobilității urbane trebuie să devină mult mai puțin dependentă de utilizarea autoturismelor, prin schimbarea accentului de la o mobilitate bazată în principal pe utilizarea acestora, la o mobilitate bazată pe mersul pe jos, utilizarea bicicletei ca mijloc de deplasare, utilizarea transportului public de înaltă calitate și eficiență, reducerea utilizării autoturismelor în paralel cu utilizarea unor categorii de autoturisme nepoluante.

Prin Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Târgoviște, ca strategie sectorială de transport aplicată pentru Municipiul Târgoviște, este analizat în principal impactul scenariilor de transport, constituite din pachete integrate de proiecte finanțabile din diverse surse, iar în ceea ce privește proiectele individuale, P.M.U.D. oferă, de regulă, o analiză preliminară a acestora („screening”). Având în vedere acest lucru, scopul proiectului “Îmbunătățirea transportului public urban prin achiziționarea de vehicule ecologice, construirea infrastructurii necesară transportului electric, inclusiv stații de alimentare a automobilelor electrice, modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere pe coridoarele deservite de transportul public în Municipiul Târgoviște” este acela de a dovedi impactul pozitiv, prin măsuri care să asigure atractivitatea și competitivitatea sistemului de transport public, precum și atractivitatea și utilizarea extinsă a modurilor nemotorizate de transport, asupra reducerii de echivalent CO₂. În cazul sistemelor de transport public, aceste măsuri se pot referi, după caz, la: modificarea și integrarea într-o manieră multimodală a orarelor mijloacelor de transport public, creșterea frecvenței mijloacelor de transport public, stabilirea unor sisteme de tarifare atractive pentru utilizatori, derularea unor campanii de informare a utilizatorilor mijloacelor de transport public și a utilizatorilor transportului privat cu autoturisme cu privire la avantajele/beneficiile utilizării transportului public sau cu privire la măsurile luate referitoare la reducerea traficului, instituirea unor măsuri eficiente de control al parcărilor neregulate, reglementarea și taxarea parcărilor în zona centrală, controlul accesului în zona centrală, inclusiv a autovehiculelor de marfă și de utilități etc.

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

Achiziția serviciilor de proiectare se efectuează în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului României nr. 98/2016 privind atribuirea contractelor de achiziție publică, a contractelor de concesiune de lucrări publice și a contractelor de concesiune de servicii, cu modificările și completările ulterioare și a Hotărârii nr. 395/2016 pentru aprobarea normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului cadru din Legea Nr. 98/2016 privind achizițiile publice.

În elaborarea documentațiilor tehnico-economice se va respecta cadrul legal impus de:

a. Hotărârea Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu respectarea conținutului cadru conform anexei 3

b. Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare

c. Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare

d. Hotărârea nr. 363/2010 privind aprobarea standardelor de cost pentru obiective de investiții finanțate din fonduri publice – Încadrarea în standardele de

cost se va realiza prin urmărirea cerințelor cuprinse în Pachetul de aplicație - Ghidul Solicitantului, precum și grilele ce țin de proiectant (Grila de verificare a conformității administrative și a eligibilității, Grila de evaluare tehnico – financiară, Grila de analiză a conformității și calității studiului de fezabilitate/documentației de avizare a lucrărilor de intervenții);

e. Normative tehnice și STAS-uri incidente;

f. Hotararea Guvernului nr. 300/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru șantierele temporare sau mobile;

g. Hotararea Guvernului nr. 925/1995 pentru aprobarea Regulamentului de verificare și expertizare tehnică de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și a construcțiilor.

h. Normative tehnice și STAS-uri incidente

i. Program Operațional Regional 2014-2020, Cerințele Ghidului specific Axa Prioritară 4 – Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de investiții 4e – Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare, Obiectivul specific 4.1 – Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă.

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
prof. Ion Cucui**

**SECRETARUL MUNICIPIULUI,
jr. Chiru-Cătălin Cristea**