

DESCRIEREA SUMARĂ A INVESTIȚIEI

Analiza situației existente și identificarea necesităților și a deficiențelor

În zona de nord a municipiului Ploiești, la intersecția dintre strada Găgeni și Șoseaua Nordului, la adresa strada Găgeni nr.88A, există o platformă betonată, denumită impropriu „Autogara Găgeni”, unde parchează autocare și microbuze pentru curse extraorașenești spre localitățile limitrofe din zona de nord.

În cadrul acestui amplasament este prezent un trafic mare de călători, (conform studiului de trafic anexat, circa 17.0000 pasageri/ zi).

Biletele se achiziționează de la un chioșc amenajat pentru această activitate, sau de la șoferii autocarelor/microbuzelor, la momentul plecării în cursă.

Călătorii așteaptă plecarea în cursă pe platformă, sau lângă autocar/microbuz, fiind nevoiți să petreacă uneori chiar câteva ore în picioare, în aer liber.

Pe teren sunt amplasate două toalete ecologice.

Datorită faptului că în intersecție traficul auto este intens (conform studiului de trafic anexat, Cap. *Caracterizarea sectorului de drum Șoseaua Nordului – Strada Găgeni și Strada Găgeni – Șoseaua Nordului*) și a faptului că tramvaiele traversează platforma autogării, intrarea și ieșirea autocarelor/microbuzelor din cadrul autogării se desfășoară greoi, timpii de semaforizare sunt mari, de aprox.70 de secunde.

Necesitatea promovării investiției

În raport cu obiectivele municipiul Ploiești, asumate prin PMUD și SIDU, mobilitatea în zona intrării de nord în municipiul Ploiești prezintă următoarele disfuncționalități majore:

•Nu există un nod de transfer modal, inclusiv o stație de așteptare capăt de linie, prin care să se efectueze în mod civilizat transferul între modurile de transfer urbane și cele extraurbane.

•În intersecția strada Găgeni cu Șoseaua Nordului traficul este intens, accesele și ieșirile din zona autogării se desfășoară cu greutate, datorită faptului că se subordonează celorlalți curenți de trafic de pe strada Găgeni și Șoseaua Nordului. Prin urmare, mijloacele de transport public înregistrează timpi de călătorie considerabili pe această porțiune.

•Nu există amenajări care să favorizeze utilizarea bicicletelor.

•Mijloacele de transport urban au o vechime însemnată, oferind de multe ori condiții de călătorie improprii.

•Nu există sisteme de asigurare a siguranței călătorilor.

•Nu există sisteme de informare a călătorilor.

•Călătorii care au drept destinație *Spitalul Județean de Urgență Prahova* au de parcurs o distanță destul de mare de la autogara rudimentară organizată la intersecția Găgeni – Șoseaua Nordului.

•Atât intrarea în municipiu cât și intersecția cu Șoseaua Nordului sunt defectuos organizate din punct de vedere al traficului, rezultând valori mari ale acestuia în perioadele de vârf și nu numai.

Aspectele enumerate mai sus descurajează cetățenii să utilizeze mijloacele de transport public, iar persoanele care au posibilitatea optează în general pentru utilizarea mijloacelor de transport private pentru a călători înspre municipiu, contribuind astfel la menținerea unui nivel ridicat al traficului în interiorul municipiului și al zonei de nord a acestuia.

Având în vedere că unul din obiectivele majore ale UE este reducerea emisiilor de GES, generate de traficul motorizat, obiectiv asumat de către toate statele membre, este necesar ca municipiul Ploiești să acționeze în acest sens, proiectul de investiții fiind printre primele din cele propuse ca prioritate prin PMUD și SIDU.

Unul din principalele mecanisme prin care pot fi scăzute emisiile de GES generate de traficul motorizat este de a „convinge” un număr din ce în ce mai mare de cetățeni să utilizeze fie mijloacele de transport public, fie modurile de transport nemotorizate (pietonal, velo, etc.), în detrimentul utilizării mijloacelor de transport motorizate proprii.

Pentru ca acest mecanism să funcționeze este **necesară** implementarea unei serii de măsuri integrate, atât de natură tehnică, cât și financiară, la nivelul întregii zone funcționale, astfel:

•Asigurarea unor condiții decente de confort și siguranță a utilizatorilor sistemului de transport public.

- Asigurarea circulației în condiții optime pentru transportul public prin crearea de benzi dedicate și managementul traficului în scopul prioritizării circulației acestora.
- Asigurarea unor condiții de utilizare în siguranță a mijloacelor de transport nemotorizat, inclusiv puncte de parcare a acestora.
- Construcția de parcări tip park&ride la limita administrativă a municipiului.
- Modificarea strategiei parcarilor, astfel încât să fie descurajată parcare a vehiculelor proprietate privată pe domeniul public, în principal în zona centrală.

Având în vedere politica europeană în materie de mobilitate urbană și sprijinul financiar alocat statelor membre, în vederea implementării de proiecte ce au ca efect scăderea emisiilor de GES generate de traficul rutier, materializat în România prin posibilitatea accesării de finanțări nerambursabile prin POR 2014-2020, Axa 4.1, municipiul are **oportunitatea** temporală a demarării imediate a unei serii de investiții în acest sector.

Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Proiectul de investiții are ca obiectiv general reducerea emisiilor de carbon generate de traficul motorizat în municipiul Ploiești.

Pentru realizarea obiectivului general, proiectul de investiții are în vedere atingerea următoarelor obiective specifice:

O.S.1: Creșterea calității și siguranței transportului public prin construirea terminalului multimodal și implementarea sistemului de management de trafic integrat cu sisteme de monitorizare, informare și e-ticketing.

O.S.2: Determinarea unui număr cât mai mare de călători să renunțe la modurile de transport motorizate, personale, în favoarea mijloacelor de transport public, sau a modurilor nemotorizate de deplasare, prin crearea de facilități park&ride, bike sharing și piste de biciclete.

O.S.3: Reglementarea circulației mijloacelor de transport rutiere și a circulațiilor velo și pietonale, în zona de nord a municipiului, prin reconfigurarea străzii Găgeni.

Particularitati ale amplasamentului

Proiectul de investiții se va realiza în intravilanul Municipiului Ploiești, pe strada Găgeni, în imediata proximitate a *Spitalului Județean de Urgență Prahova*, la limita administrativă a municipiului, pe imobilul cu numărul cadastral 136182. Amplasamentul este o zonă importantă de tranzit rutier (intrarea în orașul Ploiești pe DJ 102 dinspre Centura de Nord Ploiești, respectiv DN 1), dar și pietonal, având



în vedere obiectivele socio-economice existente în zonă. În imediată apropiere a amplasamentului se află punctul de întoarcere al tramvaiului 102, cât și stații de troleibuz, autobuz, maxi-taxi și taxi.

De asemenea, se vor realiza lucrări punctuale asupra următoarelor imobile:

Nr crt	Denumire amplasament	Număr cadastral atribuit	Linie
1	Str.Găgeni	144104	102
2	Șos.Vestului tronson II	144232	102
3	Șos.Vestului tronson I	144242	102
4	Șos. Nordului	144241	102
5	Str.Domnișori tronson I	144231	102
6	DJ 102 - Str.Găgeni (intersecție cu Șos. Nordului)	144290	102
7	DJ 129 - Str.Mărășești (intersecție cu Șos. Vestului și Str.Libertății)	144273	102
8	DJ 156 - Str.Gh.Gr.Cantacuzino (intersecție cu Șos.Vestului)	144271	101
9	DJ 101 I – B-dul Republicii Tronson 1 (între Șos.Vestului și Piața Mihai Viteazul)	144282	102/101
10	DJ 102 – Str.Gh.Doja	144285	101
11	DJ 102 E - Str.Ștefan Greceanu	144280	101
12	DJ 139	144284	101
13	DJ 101 – B-dul Republicii tronson 2	144279	101
14	Parcare Șoseaua Vestului	144287	101
15	Piața Mihai Viteazul tronson 1	144289	101
16	Piața Mihai Viteazul tronson 2	144288	101
17	Piața Mihai Viteazul tronson 3	144281	101
18	Piața Mihai Viteazul tronson 4	144291	101
19	Piața Mihai Viteazul tronson 5	144274	101
20	Str.Nicolae Bălcescu	144276	101
21	Str.Ștefan Greceanu	144296	101
22	Str.George Coșbuc	144275	101
23	Str.Gh.Doja tronson 1		101
24	Str.Gh.Doja tronson 2	144283	101
25	Str.Democrației tronson 1	144265	101

Descrierea investiției

Terminalul multimodal va avea în componență următoarele elemente principale:

- Stație capăt de linie pentru mijloacele de transport urban;
- Peroane de încărcare/descărcare pasageri pentru mijloacele de transport urban și interurban;
- Zone de așteptare pentru mijloacele de transport urban;
- Parcare biciclete;
- Parcare autoturisme tip „park&ride”.
- În scopul facilitării transferului intermodal de pasageri se va amenaja și zona cuprinsă între bucla de întoarcere a tramvaielor (traseele 101 și 102), pentru integrarea peroanelor tramvaielor în zona de transfer multimodal.
- De asemenea, proiectul de investiții include și creerea unui dispecerat ce va gestiona funcționarea sistemului integrat de management al traficului. Acest sistem va include următoarele subsisteme:
 - subsistemul de management al traficului pentru mijloacele de transport public;
 - subsistemul de informare al călătorilor;
 - subsistemul de monitorizare video;
 - subsistemul de monitorizare a poziției mijloacelor de transport.

Din punct de vedere constructiv, prin proiectul de investiții se propun următoarele măsuri principale:

- Amenajarea de platforme rutiere pentru accese, zone de îmbarcare/debarcare parări cu sistem rigid, cu îmbrăcăminte din beton;
- Amenajarea peroanelor de sosire/plecare cu sistem rigid cu îmbrăcăminte din beton;
- Extinderea carosabilului zonei ce include bucla căii de rulare a tramvaiului și intrarea la spitalul județean cu sistem bituminos;
- Amenajarea trotuarelor și pistelor de biciclete cu sistem bituminos;
- Construcția clădirii stației capăt de linie. Aceasta va fi dezvoltată pe parter și etaj, pe structură mixtă din metal - beton armat, cu fațade mixte cărămidă - perete cortină, cu accese pe toate cele patru laturi;
- Realizarea dispeceratului pentru sistemul de management al traficului și e-ticketing ce include hardware-ul și software-ul necesare;
- Instalarea de senzori de detecție a traficului, de module de comunicație cu elemente de semaforizare, de module de detecție a poziției în trafic;
- Instalarea panourilor de afișare electronice în stațiile de așteptare și în mijloacele TPU;
- Instalarea elementelor de e-ticketing în mijloacele TPU.



Din punct de vedere funcțional, proiectul de investiții are în vedere următoarele obiective:

- Asigurarea siguranței și transferului optim al fluxului de călători între TPU și TPEU;
- Asigurarea unei stații de așteptare pentru transferul călătorilor;
- Asigurarea fluxurilor mijloacelor TPU și TPEU în condiții de prioritate și reducere a situațiilor conflictuale de trafic;
- Asigurarea condițiilor de siguranță pentru modurile de transport nemotorizate spre/dinspre alte zone ale municipiului;
- Asigurarea unei zone de parcare tip park&ride;
- Asigurarea funcționării sistemului de management al traficului.

PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI AFERENȚI INVESTIȚIEI

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

I VALOARE INVESTIȚIE

	UM	Valoare
Valoare totală, inclusiv TVA	lei	49.190.438,71
C+M, inclusiv TVA	lei	22.858.436,30
Contribuție beneficiar la cheltuieli neeligibile	lei	2.139.186,84
Contribuție beneficiar la cheltuieli eligibile	lei	941.025,04

II VALOAREA TOTALĂ A INVESTIȚIEI (INV), inclusiv TVA

Valoarea totală a investiției (INV), inclusiv TVA	lei	49.190.438,71
(1 euro = 4,5744 lei)	euro	10.753.418,75
din care:		
Construcții - montaj (C+M), inclusiv TVA	lei	22.858.436,30
	euro	4.997.034,87

III EȘALONAREA INVESTIȚIEI (INV/C+M)

Anul 2013-2017	INV (lei cu TVA)	927.018,14
	C+M (lei cu TVA)	-
Anul 2018	INV (lei cu TVA)	387.999,28
	C+M (lei cu TVA)	-
Anul 2019	INV (lei cu TVA)	9.451.629,20
	C+M (lei cu TVA)	8.889.391,90
Anul 2020	INV (lei cu TVA)	38.423.792,09
	C+M (lei cu TVA)	13.969.044,40

IV DURATA DE REALIZARE A INVESTIȚIEI: 25 luni de la semnarea contractului de finanțare

V EȘALONARE CHELTUIELI

Denumire indicator	Total (lei inclusiv TVA)	IMPLEMENTARE			
		2013 - 2017	2018	2019	2020
TOTAL GENERAL	49.190.438,71	927.018,14	387.999,28	9.451.629,20	38.423.792,09
TOTAL CHELTUIELI ELIGIBILE	47.051.251,87	16.948,90	8.474,44	8.802.472,64	38.223.355,89
din care contribuție beneficiar (2%)	941.025,04	338,98	169,49	176.049,45	764.467,12
TOTAL CHELTUIELI NE-ELIGIBILE	2.139.186,84	910.069,24	379.524,84	649.156,57	200.436,20