



FIȘĂ DE PROIECT

„LINIE NOUĂ DE TRAMVAI SOLVENTUL-GARA DE NORD”, cod SMIS 339803

CONȚINUT	DESCRIERE
Solicitantul:	Municipiul Timișoara
Titlul proiectului:	Linie nouă de tramvai Solventul - Gara de Nord
Persoana de contact:	Daniela Ghinea – manager proiect
Domeniul investiției	Mobilitate urbană sustenabilă Apelul de proiecte PRV/4.1/2 Mobilitate urbană sustenabilă
Obiectivele proiectului	Obiectivul general al proiectului are în vedere creșterea calității, accesibilității și confortului transportului public în comun cu tramvaiul prin construirea unei noi legături pentru transport în comun cu tramvaiul între Gara de Nord și platforma Solventul, precum și interconectarea acestuia cu Calea Bogdăneștilor și nordul orașului (prin pasajul Solventul), precum și cu Bd. Dâmbovița (prin proiectul nou de amenajare Pod Bega). Prin proiect se vizează construirea liniei de tramvai Solventul – Gara de Nord - un mijloc de transport în comun nepoluant, amenajarea de trotuare și piste pentru biciclete, de zone verzi, aducându-se o contribuție substanțială la reducerea emisiilor de poluanți în atmosferă, reducerea prafului, a nivelului de zgomot și implicit la creșterea confortului și siguranței circulației. Obiectivele specifice ale proiectului sunt: 1. Construirea unei linii noi de tramvai pe str. Gării, în lungime de 1.328 km linie cale dublă, de la Pasajul Solventul la Gara de Nord; 2. Promovarea mobilității nemotorizate prin amenajarea a 2,594 km piste ciclabile și spații pietonale de calitate pe toata lungimea traseului.
Rezultate așteptate	✓ 1 traseu nou pentru transport în comun cu tramvaiul în lungime de 1.328 km linie dublă; ✓ scăderea emisiilor de CO2 prin creșterea mobilității nemotorizate
Localizarea proiectului	Zona proiectată cuprinde actualul traseu al Străzii Gării, tronsonul cuprins între platforma Solventul și intersecția cu Bd. General Ion Dragalina, cu respectarea traseului prevăzut în Planul Urbanistic General.
Justificare	Un aspect favorabil dezvoltării infrastructurii de mobilitate urbană durabile îl reprezintă orientarea Uniunii Europene către susținerea acestor tipuri de investiții în cadrul Fondului European de Dezvoltare Regională, reducerea emisiilor gazelor cu efect de seră generate de sectorul transporturilor fiind un obiectiv esențial al Uniunii în perioada 2021-2027. În cadrul scenariului selectat din Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Municipiul Timișoara, proiectele ce vizează transportul public urban sunt concentrate în mare parte pe îmbunătățirea transportului cu tramvaiul. Din cele 25 de proiecte incluse în scenariu, 17 proiecte propun activități referitoare la modernizarea și extinderea căii de rulare, precum și înnoirea flotei de tramvaie. Această orientare a investițiilor indică faptul că tramvaiele reprezintă un simbol al Timișoarei datorită emisiilor poluante zero, capacității de transport peste jumătate din totalul călătorilor și caii de rulare proprii. Proiectul Linia nouă de tramvai Solventul - Gara de Nord a fost inclus în planul de acțiune al PMUD și este integrat cu alte proiecte importante precum Pasajul Inferior Solventul (C9a) și (C9b) Inelul IV Vest: conexiunea Str. Gării – Bd. Dâmbovița. Acest proiect face parte din SIDU pentru o mobilitate urbană durabilă, în centrul căreia se află creșterea atractivității transportului public cu tramvaiul în defavoarea transportului privat. Astfel, în cadrul SIDU, proiectul se regăsește în ANEXA 4. LISTA DE PROIECTE FINANȚABILE PROGRAMUL REGIONAL VEST 2021-2027 - revizia 1/februarie 2025, poz. 8, secț. Prioritatea 4 O regiune cu mobilitate urbană sustenabilă - I.R.4.1. În această abordare integrată, proiectul "C10 Linia nouă de tramvai Solventul - Gara de Nord" se alătură proiectelor "C4 Reabilitarea

liniilor de tramvai și modernizarea tramvelor stradale în Municipiul Timișoara, Traseul 5, Calea Bogdăneștilor” (poziția 32 în OS 3 - Anexa 3 - LISTA INTERMEDIARĂ DE PROIECTE PRIORITARE SIDU – PROIECTE FINANȚABILE PR VEST 2021-2024 ȘI PROIECTE COMPLEMENTARE ÎN LOGICA SIDU), „C9a Inelul IV Vest: Pasajul Inferior Solventul”(poziția 2 în OS3.2, D3.2.2 din cadrul ANEXA 2. LISTA GENERALĂ DE PROIECTE - PROPUNERI DE INTERVENȚIE) și „C9b Inelul IV Vest: conexiunea Str. Gării – Bd. Dâmbovița ” (poz. 6, Anexa 4, Prioritatea 4) . Se va amenaja un nod complex de transport la actualul capăt vestic al Str. Gării, unde se vor întâlni trei linii de tramvai din trei direcții. Această conexiune va îmbunătăți accesibilitatea, mobilitatea și atractivitatea zonei, precum și confortul și imaginea urbană în ansamblu. Documentele de planificare urbană, SIDU și PMUD conțin ca obiective majore și prioritare, implementarea de soluții de mobilitate urbană care să conducă la creșterea gradului de civilizație, a confortului și a calității vieții. Printr-o abordare integrată, toate obiectivele de mobilitate urbană stabilite prin documentele strategice converg către obiectivul major de reducere a emisiilor GES și implicit de reducere a poluării. În momentul de față, în Municipiul Timișoara este dezvoltată o infrastructură urbană coerentă specifică soluțiilor de transport în comun ecologic și eficient dar și soluțiilor nemotorizate de transport cu bicicleta, care facilitează și contribuie la creșterea gradul de atractivitate al acestor moduri de transport, dar conform PMUD această infrastructură trebuie dezvoltată în perioada următoare, fiind oportună atât modernizarea cât și, după caz, resistemizarea și asigurarea siguranței pentru tronsoanele existente și construirea de noi tronsoane de infrastructură dedicată transportului public, infrastructură de piste de biciclete și trasee pentru biciclete. Investiția propusă prin prezentul proiect, precum și prin proiectele complementare pregătite de administrația locală Timișoara în ultimii ani, apare într-un context favorabil investițiilor și demersurilor specifice modernizării infrastructurii orașelor în vederea creșterii calității vieții locuitorilor orașelor europene prin scăderea emisiilor de gaze cu efect de seră datorate transportului rutier și a dezvoltării sistemelor eficiente de transport public local. Mun. Timișoara are o abordare coerentă și consecventă în scopul îmbunătățirii mobilității urbane durabile. Din punct de vedere al transportului local, ultimii ani au reprezentat o continuă îmbunătățire a condițiilor de călătorie cu numeroase investiții realizate în acest domeniu (modernizarea infrastructurii de tramvai, achiziție troleibuze, achiziție tramvaie, implementarea unui sistem e-Ticketing, implementarea sistemului integrat adaptiv de management trafic, ș.a.). Dezvoltarea orașului, expansiunea urbană și dezvoltarea localităților limitrofe, însoțite de creșterea numărului de locuitori și utilizarea intensiva a autoturismelor personale, au condus la o agravare a problemelor de trafic, în special în orele de vârf, la nivelul întregului municipiu. Ținând cont de limitările geografice și de dispunerea radială a infrastructurii rutiere majore, fără numeroase alternative de deplasare, precum și de limitările de capacitate ale infrastructurii existente, traficul rutier în zona centrală ajunge să depășească valorile maxime permise de infrastructura stradală existentă, conducând la blocaje în trafic, creșterea duratelor de deplasare, deteriorarea factorilor de mediu în zona centrală, poluarea vizuală și creșterea nivelului zgomotului. Toți acești factori au impact negativ direct asupra calității vieții locuitorilor și asupra calității mediului urban în general. Acesta este contextul local în care investiția propusă a devenit necesară pentru extinderea infrastructurii de transport public cu tramvaiul, cu orientare către soluțiile de mobilitate alternativă . Situația existentă: În prezent pe strada Gării există o linie de tramvai care ocupă o lungime de 175 m măsurată de la intersecția cu Bv. Dragalina. În această este cuprinsă și bucla de întoarcere, buclă care a fost desființată în anul 2018 odată cu construirea unui supermarket. Linia de tramvai rămasă pe str. Gării este poziționată pe partea stângă a străzii (considerând sensul de la Solventul către Gara de nord. Linia este cu cale dublă de rulare cu ecartament normal. Stațiile de tramvai de la Gara de Nord sunt amplasate de o parte și de cealaltă a liniilor de tramvai , stația dinspre partea carosabilă fiind protejată cu un gard metalic. Pe acest traseu stâlpii metalici ai rețelei de contact sunt amplasați între partea

carosabilă și calea de rulare a tramvaiului susținând și linia de contact pentru traseele de troleibuz pe sensul Gara de Nord – Solventul. De asemenea pe str. Gării între Solventul și Gara de Nord există o linie de troleibuz care are o buclă de întoarcere la Solventul și alta la intersecția cu str. Gh. Barițiu. Tot pe str. Gării la intersecția cu str. Pop de Băsești există și o ramificație există și o ramificație a troleibuzului. Suspensia rețelei aeriene de contact pentru tramvai și troleibuz se face pe diverse sisteme de traverse, plase din sârmă de oțel și pe console. Consolele sunt de tip neizolat. În prezent iluminatul public este asigurat de corpuri de iluminat cu vapori de sodiu, montate pe stâlpi de metal. Prin acest proiect se propune: - demontarea firului de contact și sistemului de suspensie în vederea desființării; - demontarea stâlpilor existenți; Rețeaua de contact aeriană propusă a se realiza pentru tramvai va fi de tip compensată cu dispozitive de compensare cu contragreutăți. Pentru susținerea rețelei aeriene de contact se prevede utilizarea unor sisteme moderne de fixare și susținere. Stâlpii suport tubulari vor fi amplasați central(între cele două linii sensuri de circulație ale tramvaielor) cu console bilaterale. Pe strada Gării între Solventul și Gara de Nord configurația liniei de troleibuz se va păstra urmând să fie înlocuită total. Iluminatul public propus va fi compus din iluminat public stradal cu corpuri de iluminat amplasate pe stâlpii centrali ai liniei de contact pentru tramvai. Colectarea apelor pluviale se va realiza prin intermediul gurilor de scurgere amplasate în punctele de minim, pe străzile laterale și în intersecții. Distanța minimă între gurile de scurgere va fi de 40m, iar suprafața deservită este de 400 m. Apa provenită din precipitații va fi dirijată spre gurile de scurgere prin declivitățile longitudinale și prin panta transversală a trotuarului și a carosabilului. Proiectul vine în continuarea măsurilor întreprinse de administrația locală pentru dezvoltarea rețelei urbane de transport, a inițiativelor de modernizare a infrastructurii de tramvai și a infrastructurii de piste de biciclete pentru accesibilizarea zonei centrale prin moduri de deplasare nepoluante ca rezultat al rerutării valorilor de trafic de tranzit pe artere alternative. În concluzie, dezvoltarea orasului și creșterea calității vieții locuitorilor zonei urbane Timișoara se vor realiza pe baza unui sistem de transport eficient și durabil, accesibil geografic și economic. Rețeaua de transport dezvoltată va susține mobilitatea persoanelor și mărfurilor, creând astfel cadrul îmbunătățirii calității vieții și a mediului urban, un mediu urban atractiv, modern, ecologic și accesibil pentru locuitorii săi, pentru turiști și pentru locuitorii zonei de influență, care învață sau muncesc în oraș. Mobilitatea durabilă este expresia dezvoltării unui sistem de transport solid, ecologic și eficient, prietenos cu mediu, dar în același timp statornic și tradițional, asigurând un echilibru între valorificarea modurilor și infrastructurii de transport tradiționale cu necesitatea de modernizare și asigurare a consumului eficient de resurse și promovarea modurilor de transport nepoluante. Accesibilitatea rapidă va reprezenta integrarea superioară a zonei urbane, cu asigurarea accesului cu economii de timp către punctele de interes pentru persoane și mărfuri, oferirea de alternative multiple de deplasare, scăderea timpilor petrecuți în trafic, dar și dezvoltarea unui sistem de transport accesibil pentru toate categoriile sociale, echitabil și eficient economic. Populația deservită de investiția propusă este de 302.980 persoane la 01.01.2024, reprezintă 100% din populația totală a municipiului Timișoara, conform datelor INSSE Timis.

Activități propuse

Strada Gării este amplasată în partea de Vest a Municipiului Timișoara și este delimitată la Est de Bulevardul General Ion Dragalina și la Vest de Pasajul Solventul. Tronsonul studiat în prezenta documentație are o lungime totală de 1 328,81 m. Strada Gării delimitează zona Iosefin de zona Blașcovici și se intersectează cu cinci străzi pe tronsonul studiat. Strada Gării este stradă de categoria a II –a (stradă de legătură) și este în administrația Primăriei Municipiului Timișoara. Prin soluția tehnică aleasă s-a dorit promovarea unei investiții cu un grad sporit de rezistență în timp, fapt ce presupune un consum mai redus de resurse pentru menținerea structurii rutiere în parametri optimi. Totodată, prin alegerea soluției s-a reușit dimensionarea unui sistem rutier de o calitate corespunzătoare standardelor europene, fiind astfel sporite condițiile de

circulație în siguranță a autovehiculelor. Sectorul proiectat din Strada Gării are o viteză de proiectare de bază de 50 km/h și lungime de 1328,81 m. Axa stradală va fi amplasată central, astfel încât să permită amplasarea simetrică a tuturor elementelor. S-au proiectat 6 aliniamente și 5 curbe de racordare, cu razele de racordare a aliniamentelor cuprinse între 25 și 8000 m. Liniile de tramvai vor fi amplasate central, cu un spațiu de liberă trecere de 7,0 m lățime. Adiacent proprietăților de pe partea dreaptă a proiectului se va amplasa un trotuar de minim 1,10 m și pistă de cicliști în dublu sens de 2,00 m lățime iar delimitarea trotuarului de pista de cicliști se va face cu o bordură 10x15 cu lumina variabilă de 0-5 cm. Trotuarele și piste de cicliști se vor separa cu un spațiu verde de partea carosabilă acolo unde este posibil. Acolo unde nu este posibilă delimitarea trotuarelor și a pistelor de cicliști de partea carosabilă cu un spațiu verde se va monta parapet de siguranță metalic de tipul arcelor de siguranță cu înălțimea de 1,00 m care să separe partea carosabilă de piste de cicliști. Delimitarea carosabilului de spațiul verde și de pista de cicliști se va face prin borduri 20x25 cu lumină liberă de 12 cm iar în dreptul acceselor la proprietăți și în dreptul trecerilor de pietoni bordurile se vor îngropa și vor avea o lumină liberă de 2 cm. Separarea trotuarului și a pistei de cicliști de spațiu verde se va face prin borduri 10x15. Pe sectorul proiectat, Strada Gării se intersectează cu 5 străzi: Nufăr, Gelu, George Barițiu și Gheorghe Pop de Băsești pe partea dreapta și Bd.Republicii pe partea stângă. Pentru amenajarea intersecțiilor s-au folosit raze de racordare cuprinse între 3 m și 12 m, acolo unde a fost posibil s-au introdus benzi suplimentare pentru virajul la stânga/ dreapta. 1. Intersecție strada Gării – strada Nufăr Intersecție clasică în T Pe accesul vestic de pe Strada Gării se păstrează 2 benzi pe sens: o bandă față spre Gara de Nord și o bandă de față dreapta spre Gara de Nord și Strada Nufăr; Pe accesul sudic de pe strada Nufăr se păstrează o bandă de dreapta; Pe accesul estic de pe Strada Gării se păstrează 2 benzi pe sens, ambele benzi față spre pasaj Solventul. 2. Intersecție strada Gării – strada Gelu Intersecție clasică în T Pe accesul vestic de pe Strada Gării se propune îngustarea la o bandă pe sens (din 2 benzi cursive), după cum urmează: o bandă față dreapta spre Gara de Nord și Strada Gelu; Pe accesul sudic de pe strada Gelu se păstrează o bandă de dreapta; Pe accesul estic de pe Strada Gării se propune îngustarea la o bandă pe sens (din 2 benzi cursive), după cum urmează: o bandă față spre pasaj Solventul; În zonă sunt prevăzute 2 stații pentru tramvaie pe accesul estic: • deservește direcția spre pasaj Solventul; • deservește direcția spre Gara de Nord. 3. Intersecție strada Gării – strada Gheorghe Barițiu Intersecție clasică în T Pe accesul vestic de pe Strada Gării se păstrează 2 benzi pe sens: o bandă față spre Gara de Nord și o bandă de față dreapta spre Gara de Nord și Strada Gheorghe Barițiu; Pe accesul sudic de pe strada Gheorghe Barițiu se propune deschiderea la două benzi cursive (dintr-o bandă cursivă), ambele benzi de dreapta spre Gara de Nord; Pe accesul estic de pe Strada Gării se păstrează 2 benzi, o bandă față spre pasaj Solventul și o bandă de față stânga spre pasaj Solventul și strada Gheorghe Barițiu. 4. Intersecție strada Gării – strada Gheorghe Pop de Băsești Intersecție clasică în T Pe accesul vestic de pe Strada Gării se propune îngustarea la o bandă pe sens (din 2 benzi cursive), după cum urmează: o bandă față dreapta spre Gara de Nord și Strada Gheorghe Pop de Băsești; Pe accesul sudic de pe strada Gheorghe Pop de Băsești se propune deschiderea la 3 benzi cursive (din 2 benzi cursive), după cum urmează: o bandă stânga spre Pasaj Solventul și două benzi dreapta spre Gara de Nord; Pe accesul estic de pe strada Gării se propune deschiderea la 3 benzi cursive (din 2 benzi cursive), după cum urmează: două benzi față spre Pasaj Solventul și o bandă stânga spre strada Gheorghe Pop de Băsești. În zonă sunt prevăzute 2 stații pentru tramvaie pe accesul vestic: • deservește direcția spre pasaj Solventul; • deservește direcția spre Gara de Nord. 5. Intersecție strada Gării – Bulevardul General Ion Dragalina – Bulevardul Republicii Intersecție clasică în T Pe accesul vestic de pe Strada Gării se păstrează 2 benzi cursive, după cum urmează: o bandă față spre Bulevardul Republicii și o bandă față dreapta spre Bulevardul Republicii și Bulevardul General Dragalina; Pe accesul sudic de pe Bulevardul General Dragalina se păstrează două benzi cursive,

după cum urmează: o bandă stânga spre Pasaj Solventul și o bandă dreapta spre Bulevardul Republicii; Pe accesul estic de pe Bulevardul Republicii se propune deschiderea la 3 benzi cursive (din 2 benzi cursive), după cum urmează: două benzi față spre Pasaj Solventul și o bandă stânga spre strada Bulevardul General Dragalina. În zonă sunt prevăzute 2 stații pentru tramvaie pe accesul sudic: • deservește direcția spre pasaj Solventul; • deservește direcția spre Podul General Ion Dragalina. Toate intersecțiile enumerate mai sus vor fi reglementate prin marcaje și indicatoare rutiere. În vederea reglementării circulației și asigurării siguranței în trafic, s-au prevăzut : • marcaje longitudinale - linie simplă discontinuă tip B pentru separarea benzilor de circulație; - linie simplă continuă tip E pentru în apropierea intersecțiilor - linie discontinuă tip I pentru ghidaj în intersecții - linie continuă pentru delimitarea pistei de cicliști de trotuar • marcaje transversale - marcaj de oprire; - marcaj de cedarea trecerii; - marcaje transversale pentru cicliști - marcaje de traversare pentru pietoni. • marcaje diverse - marcaj pentru spații interzise. - marcaj pentru selectare a benzii - Marcaj tactil amplasat între trotuar și partea carosabilă, la trecere de pietoni și pe peroane. Corelarea semnalizării orizontale cu semnalizarea verticală s-a făcut prin amplasarea a 170 de indicatoare de circulație. S-au amplasat 6 stații pentru tramvaie 3 pe partea dreaptă (sensul de mers spre pasaj Solventul) și 3 pe partea stângă (sensul de mers spre Gara de Nord), lungimea stațiilor este de 44 m, iar lățimea este 2.00 m. Situația existentă în prezent pe strada Gării există o linie de tramvai care ocupă o lungime de 175 m măsurată de la intersecția cu Bulevardul Ion Dragalina. În această este cuprinsă și bucla de întoarcere, buclă care a fost desființată în anul 2018 odată cu construirea unui supermarket. Linia de tramvai rămasă pe str. Gării este poziționată pe partea stângă a străzii (considerând sensul de la Solventul către Gara de nord. Linia este cu cale dublă de rulare cu ecartament normal. Stațiile de tramvai de la Gara de Nord sunt amplasate de o parte și de cealaltă a liniilor de tramvai , stația dinspre partea carosabilă fiind protejată cu un gard metalic. Pe acest traseu stâlpii metalici ai rețelei de contact sunt amplasați între partea carosabilă și calea de rulare a tramvaiului susținând și linia de contact pentru traseele de troleibuz pe sensul Gara de Nord – Solventul. De asemenea pe str. Gării între Solventul și Gara de Nord există o linie de troleibuz care are o buclă de întoarcere la Solventul și alta la intersecția cu str. Gheorghe Barițiu. Tot pe str. Gării la intersecția cu str. Pop de Băsești există și o ramificație există și o ramificație a troleibuzului. Suspensia rețelei aeriene de contact pentru tramvai și troleibuz se face pe diverse sisteme de traverse, plase din sârmă de oțel și pe console. Consolele sunt de tip neizolat. În prezent iluminatul public este asigurat de corpuri de iluminat cu vapori de sodiu, montate pe stâlpi de metal. PROPUS Prin acest proiect se propune: - demontarea firului de contact și sistemului de suspensie în vederea desființării; - demontarea stâlpilor existenți; Rețeaua de contact aeriană propusă a se realiza pentru tramvai va fi de tip compensată cu dispozitive de compensare cu contragreutăți. Pentru susținerea rețelei aeriene de contact se prevede utilizarea unor sisteme moderne de fixare și susținere. Stâlpii suport tubulari vor fi amplasați central(între cele două linii sensuri de circulație ale tramvaielor) cu console bilaterale. Pe strada Gării între Solventul și Gara de Nord configurația liniei de troleibuz se va păstra urmând să fie înlocuită total. Iluminatul public propus va fi compus din iluminat public stradal cu corpuri de iluminat amplasate pe stâlpii centrali ai liniei de contact pentru tramvai. Colectarea apelor pluviale se va realiza prin intermediul gurilor de scurgere amplasate în punctele de minim, pe străzile laterale și în intersecții. Distanța minimă între gurile de scurgere va fi de 40m, iar suprafața deservită este de 400 m. Apa provenită din precipitații va fi dirijată spre gurile de scurgere prin declivitățile longitudinale și prin panta transversală a trotuarului și a carosabilului.

Grupul țintă vizat

Grupul țintă este reprezentat de actori publici și privați, instituții responsabile de planificarea și gestionarea serviciilor și rețelelor de transport public local și regional, operatorii de transport public, furnizorii și administratorii de infrastructură și alți actori de transport local sau regional, populația din municipiul

		Timișoara și din zonele de intervenție definite în SIDU. Beneficiari direcți: locuitorii municipiului Timișoara și din zonele de intervenție definite în SIDU - persoanele care vizitează municipiul Timișoara pentru scopuri turistice, persoanele care au domiciliu în satele învecinate și locul de munca în Timișoara, navetiștii, turiștii, elevii și studenții. Conform datelor Institutului Național de Statistică, numărul de locuitori din Timișoara și zona de intervenție din SIDU (anul 2024) a fost de 302.980 lei. Beneficiari indirecți: operatorii economici din municipiul Timișoara care vor beneficia în urma implementării proiectului, de un număr mai mare de clienți urmare a creșterii atractivității zonei și reducerea timpului petrecut în trafic, furnizorii și administratorii de infrastructură.
Maturitatea proiectului		Pentru realizarea documentației tehnice a fost semnat Contractul de proiectare și execuție nr.232/14.10.2020. Proiectul tehnic, inclusiv detaliile de execuție, au fost finalizate și aprobate prin HCL. Ca urmare a finalizării detaliilor de execuție, a rezultat o modificare substanțială a valorii proiectului și prin urmare contractul de proiectare și execuție a încetat cu acordul părților. A fost aprobată prin HCL valoarea actualizată a investiției - faza PT. A fost aprobată suportarea din bugetul local a cheltuielilor neeligibile și/sau conexe precum și cofinanțarea de 2% din valoarea eligibilă.
Caracterul integrat al proiectului cu alte investiții		Caracterul integrat al investiției este asigurat prin prisma intervențiilor care produc efecte atât în domeniul mobilității urbane și al accesibilității, cât și în domeniul ecologiei, economiei, crescând totodată confortul utilizatorilor.
Valoare proiect		Valoare totală proiect 106.022.095,14 lei, din care: valoare totală eligibilă, incl. TVA eligibil 67.793.836,63 lei; valoare eligibilă fonduri europene nerambursabile 57.624.761,14 lei; valoarea eligibilă nerambursabilă din bugetul național 8.813.198,75 lei; valoare cofinanțare eligibilă beneficiar 1.355.876,74 lei; valoare totală neeligibilă a proiectului, inclusiv TVA neeligibil: 38.228.258,51 lei.
Surse de finanțare a proiectului identificate		PRV/4.1/2 Mobilitate urbană sustenabilă
Modul de implicare al partenerilor locali		Partenerii locali au fost implicați prin intermediul platformelor online de consultare a populației și a mass-mediei locale.
Perioada de implementare		2021 - 2027

FIGURĂ 1 - ZONA DE INTERVENȚIE A PROIECTULUI

