



Nr. Crt	Proiecte individuale	Prioritati de dezvoltare	Obiectivele proiectelor	Indicatorii economici		
				valoare investitie	valoare eligibila	valoare grant
1	P1: "Reabilitarea infrastructurii de strazi, accese carosabile si pietonale, precum si amenajare spatii verzi in orasul Baia Sprie, contribuind la eficientizarea conditiilor si diminuarea disparitatilor de accesibilitate si interconectivitate intre zona noua si cea veche a orasului, precum si reabilitarea zonelor verzi."		Reabilitarea infrastructurii de strazi, accese carosabile si pietonale, precum si amenajare spatii verzi in orasul Baia Sprie, contribuind la eficientizarea conditiilor si diminuarea disparitatilor de accesibilitate si interconectivitate intre zona noua si cea veche a orasului, precum si reabilitarea zonelor verzi.	17.885.361,26 RON	15.058.132,00 RON	14.756.969,00 RON
2	P2: "Cresterea sigurantei si prevenirii criminalitatii in zona de actiune a orasului Baia Sprie prin achizitionarea de echipamente specifice si amenajarea unui centru de supraveghere."		<p>imbunătățirea infrastructurii serviciilor sociale în domeniul creșterii siguranței și prevenirii criminalității în orasul Baia Sprie, contribuind astfel la dezvoltarea serviciilor de prevenire a criminalității.</p>	2.153.150,83 RON	1.793.475,00 RON	1.757.605,00 RON

Studiu geotehnic realizat

Studiu topografic realizat

Studiu de trafic realizat

Expertiza Tehnica realizata

Documentatie de avizare a lucrarilor de interventii

Proiect de executie realizat

autorizatie de construire obtinuta

persoane in Unitatea de Implementare a Proiectului

Unitate de Implementare a proiectului

furnizor de servicii de management de proiect contractat

furnizor de lucrari reabilitare infrastructura strazi, accese carosabile si pietonale, precum si amenajare spatii verzi

Inspector de santier contractat

de strazi si alei reabilitate

Amenajari trotuare

Amenajare parcuri

Suprafata propusa pentru amenajare pietonale si spatii verzi

raport de audit efectuat imbunatatirea infrastructurii de strazi, accese carosabile si pietonale, precum si spatii verzi in orasul Baia Sprie

Cresterea standardelor de calitate a infrastructurii de strazi, accese carosabile si pietonale, precum si spatii verzi in orasul Baia Sprie

cresterea gradului de protectie a persoanelor cu dizabilitati prin amenajarea unor modalitati speciale de acces la strazile, accesele carosabile si pietonale, precum si la spatii verzi reabilitate si amenajate prin proiect ce sunt utilitate si pentru persoanele cu handicap

Eliminarea blocajelor rutiere in punctele de acces catre oras

Cresterea mobilitatii fortei de munca

Locuri de munca mentinute la finalul implementarii proiectului

Cresterea eficientei activitatilor economice atat in orasul Baia Sprie, cat si in Regiunea de dezvoltare Nord –Vest

Cresterea economica a orasului Baia Sprie

Reducerea utilizarii resurselor naturale epuizabile

Cresterea capacitatii de absorbtie a serviciilor de achiziționat.CD2 in atmosfera din zona imblăntită a orașului Baia Sprie.

DALI întocmit

ACB întocmit

Proiect de Execuție realizat

Persoane în Unitatea de Implementare a Proiectului

Unitate de implementare a proiectului realizată

Furnizor de servicii de management de proiect contractat

Furnizor de lucrări amenajare spațiu destinat centrului de supraveghere

Numar de locuri de munca create in faza de operare

Numar echipamente achizitionate pentru

raport de audit efectuat

Cresterea calitatii infrastructurii sociale, prin cresterea gradului de siguranta a populatiei din zona tinta a orasului Baia Sprie

Atragerea de noi agenti economici, datorita punerii la dispozitie a unei infrastructuri moderne pentru siguranta populatiei;

Imbunatatirea imaginii orasului Baia Sprie, în special, și a Regiunii de Nord Vest, în general, prin atragerea de fonduri structurale pentru investiții în infrastructura serviciilor sociale

Cresterea gradului de informare a populatiei și institutiilor publice din Regiunea de Nord Vest cu privire la fondurile structurale, în general

Scurta descriere a situatiei actuale	Poza situatia existenta
<p>In urma EXPERTIZEI TEHNICE, cele 5 strazi care vor fi reabilitate prin proiect au un grad ridicat de degradare:</p> <p>Strada Microrailon Vest A și C: Strada a fost construită în anul 1978. Are lățimea părții carosabile de 6,00 m (C) și 8,00 m (A), iar lățimea amprizei de 12 m. Strada este încadrată pe o parte de trotuar, iar pe cealaltă de acostament din pământ. Trotuarele au lățimi variabile de 1,15 + 2,25 m, stratul de uzură fiind din asfalt. Peste 70% din suprafața acestora este degradată. Strada dispune de o rețea de canalizare pluvială, dar aceasta este degradată, neîndeplinindu-și atribuțiile de evacuare a apelor din precipitații din zona străzi. Categoria de importanță a străzii este „C” Normală, conform H.G. 766/1997.</p> <p>Strada Plevnei: Strada a fost construită în anul 1976. Are lățimea părții carosabile de 6,00 m iar lățimea amprizei de 12 m. Strada este încadrată pe o parte de trotuar și zonă verde, iar pe cealaltă de acostament din pământ. Trotuarul este din beton de ciment (considerabil degradat) și are lățimea de 1,50 m. Îmbrăcămintea din beton este degradată complet, cu gropi, faianțări, fâgașe și crăpături longitudinale și transversale. Starea tehnică generală a străzii este mediocră, iar a trotuarelor este necorespunzătoare datorită materialelor utilizate (beton) care nu a fost de calitate corespunzătoare. Categoria de importanță a străzii este „C” Normală, conform H.G. 766/1997.</p> <p>Străzile Ștefan cel Mare și Bocsor Wolf: Străzile au fost construite în anul 1974. Au lățimea părții carosabile de 3,50 + 4,50 m iar lățimea amprizei de 5 + 8 m. Tipul structurii rutiere: SR15, structură rutieră suplă cu îmbrăcăminte din pavele abnorme. Structura rutieră este alcătuită din următoarele straturi: 10 cm îmbrăcămintă din pavaj de calupuri, 15 cm fundație din nisip și 15 cm piatră spartă. Trotuarul este din beton de ciment (considerabil degradat), iar în zone izolate din balast și are lățimi variabile de 1,00 -1,50 m. Pe platforma străzii sunt stâlpi electrici din beton și rigole. Îmbrăcămintea din calupuri de piatră dură are sectoare în care este degradată complet, cu gropi, fâgașe și porțiuni lipsă. Starea tehnică generală a străzii și trotuarelor este rea. Categoria de importanță a străzii este „C” Normală, conform H.G. 766/1997. Dezvoltarea localității a fost influențată pe parcursul istoriei de activitatea minelor, a dezvoltării sau regresul activităților exploatarelor miniere din această zonă.</p> <p>Astfel după 1989, după o perioadă de dezvoltare relativă a orașului începe o perioadă de regres economic, cauzat de scăderea continuă a activității de exploatare, ajungându-se la închiderea masivă de mine, și astfel la o situație economică din ce în ce mai precară a populației și implicit a întregului oraș.</p> <p>Investițiile în ceea ce privește domeniul public s-au diminuat treptat. intervențiile post-decembriste – intervenții ale persoanelor particulare - în cadrul cartierelor de locuințe colective au ca rezultat apariția garajelor și a extinderilor de la parterul blocurilor de locuințe obținându-se un spațiu urban deosebit de afectat, cu numeroase probleme atât din punct de vedere arhitectural cât și cel al rezolvării utilităților, a amenajărilor terenurilor adiacente acestor intervenții, a acceselor și a circulației, mai ales în interiorul curtealetelor .</p> <p>De asemenea creșterea numărului de autovehicule a dus la necesitatea reevaluari spațiului urban și crearea posibilității de realizare de parcani, reconsiderarea circulațiilor, a acceselor carosabile. Presiunea asupra spațiilor verzi este din ce în ce mai mare, lipsa spațiilor amenajate a dus, și duce în continuare la desființarea aleatorie a zonelor verzi, rezultând spații "amenajate" prin intervenții întâmplătoare fără a respecta un anumit plan de amenajare – din cauza lipsei acestuia.</p> <p>Zona asupra careia se va aplica acest plan integrat cuprinde zona de dezvoltare urbană a anilor 1960-1980 și o parte din zona de vest a orașului istoric.</p>	
<p>La acest moment, în orașul Baia Sprie nu există infrastructura de supraveghere.</p>	

Scurta descriere a soluțiilor tehnice

Poza propunere tehnica (3D)

Opțiunea 1: În cadrul acestui scenariu se propune amenajarea suprafețelor carosabile și a spațiilor pentru parcare în soluție constructivă cu îmbrăcăminte din pavaje de calupuri de piatră dură utilizând ca fundații structurile rutiere existente, iar trotuarele cu pavaje din pavele prefabricate din beton de ciment.

Opțiunea 2: În cadrul acestui scenariu se propune amenajarea suprafețelor carosabile și a spațiilor pentru parcare în cartierul Microaion Vest, Gutinului și Plevnei în soluție constructivă cu îmbrăcăminte asfaltică utilizând ca fundații structurile rutiere existente și procedând la lărgirea, după caz a acestora în vederea realizării lășimilor corespunzătoare; Pentru zona medievală a orașului, respectiv pentru străzile Bocsor-Wolf cu prelungirea Dorobanșilor și Ștefan cel Mare se propune amenajarea suprafețelor carosabile în soluție constructivă cu îmbrăcăminte din pavaje de calupuri de piatră dură utilizând ca fundații structurile rutiere existente. Trotuarele se vor amenaja cu îmbrăcăminte asfaltică pe fundație din balast și beton de ciment. Necesitatea reorganizării și reamenajării spațiului public rezultă din situația acestui spațiu în prezent total inadecvată, pentru definirea unui ambient organizat, curat, ordonat, asigurarea unei fluente a traficului, utilizarea mai eficientă, amenajarea la un nivel calitativ mult superior a spațiului. Posibilitatea rezolvării cerințelor temei de proiectare se propune în două variante – două scenarii prin care obiectivele proiectului pot fi atinse.

I. Obținerea unui spațiu urban amenajat se poate realiza prin refacerea și refinisarea aleilor pietonale, a trotuarelor existente, prin reorganizarea circulației și crearea de parcuri pentru cât mai multe autovehicule posibile. Amenajarea zonelor verzi existente – prin desființarea construcțiilor provizorii amplasate pe aceste spații, construcții realizate fără autorizații de construire, deci prin eliminarea tuturor construcțiilor de orice fel din spațiul public, obiective care prin multitudinea lor crează un spațiu dezorganizat, cu un înalt nivel de poluare vizuala.

II. A doua variantă de intervenție se referă la posibilitatea diferențierii amenajărilor, realizarea de zone pietonale distincte, zone multifuncționale, utilizând finisaje funcție de importanța și natura spațiului propus. Astfel se propune o reconsiderare a spațiului, o reordonare a zonei prin diferențieri clare dar subtile a diferitelor zone funcționale și ambientale, păstrind unitatea prin materialele folosite, prin configurarea zonelor.

Prioritatea este acordată realizării unei zone pietonale "centrale" care să facă legătura între zona "Gutin" și zona "Plevnei" precum și integrarea zonei micului parc central în acest flux pietonal care se va putea extinde într-o etapă ulterioară, cu amenajări la același nivel pe malul râului Săsar.

Această propunere ia în considerare o contribuție substanțială a populației care să realizeze amenajarea tuturor pastilelor de zonă verde de lângă blocurile de locuințe, zone verzi care se situează spre interiorul cuartalelor delimitate de blocurile de locuințe.

Intervențiile privesc crearea de alei pietonale generoase, suprafețe pavate, amenajarea spațiilor verzi adiacente acestora, plantații, elemente decorative, toate fiind funcție de poziția și funcțiunea fiecărei suprafețe.

În vederea realizării, este recomandată Varianta a II. având în vedere obținerea unor spații la un înalt nivel calitativ, prin utilizarea de finisaje superioare, o reorganizare a aleilor pietonale și carosabile în așa fel încât să rezulte un spațiu urban încheagat cu funcțiuni distincte, și unitar în același timp, realizarea unei amenajări a zonei parcului prin care să se obțină un spațiu multifuncțional, cu posibilități de organizare de diferite evenimente publice la nivelul cerințelor actuale. Astfel se vor obține zone și spații care să asigure posibilități de socializare a populației la un înalt calitativ.

Se vor păstra plantațiile de copaci existenți, mai puțin cele care nu sînt viabile pentru o perioadă mai lungă de timp, care se vor înlocui.

În vederea implementării sistemului de supraveghere stradal va oferim mai multe opțiuni din punct de vedere tehnic precum și avantajele și dezavantajele implementării fiecăreia din acestea. Indiferent de soluția aleasa pentru rețeaua de date, realizarea unui mix între camere fixe și mobile este ideal pentru obținerea unei eficiente ridicare în combaterea criminalității. În vederea implementării sistemului de supraveghere stradal s-au oferit mai multe opțiuni din punct de vedere tehnic precum și avantajele și dezavantajele implementării fiecăreia din acestea. Indiferent de soluția aleasa pentru rețeaua de date, realizarea unui mix între camere fixe și mobile este ideal pentru obținerea unei eficiente ridicare în combaterea criminalității.

Soluția propusă:

Varianta 2 Sistem video realizat cu transmisie wireless

Avantajul sistemului wireless este acela de a înalțura tot ce înseamnă cabluri pentru rețea, ramanand doar cele pentru alimentare cu energie electrica. Scad astfel semnificativ costurile cu manopera si timpul de punere in functiune a sistemului.

