



Anexa nr. 1 la Hotărârea nr. 182 /2021



Apröb,
Preşedinte
Tamas Bändor

NOTĂ CONCEPTUALĂ

1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus

1.1. Denumirea obiectivului de investiții:

„Modernizare DJ 103E km 0+000- km 16+210 și DJ 131 km 9+235-km 22+830”

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

Preşedintele Consiliului Judeţean Covasna

1.3. Ordonator de credite (secundar/terţiar)

Nu este cazul.

1.4. Beneficiarul investiţiei

Judeţul Covasna

2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiții propus:

2.1. Scurtă prezentare privind:

a) deficiențe ale situației actuale;

- Tronsonul de drum judeţean DJ 103E între pozițiile kilometrice Km 0+000 - 16+210 împreună cu tronsonul de drum DJ 131 între pozițiile kilometrice Km 9+235 - 22+830 în lungime totală de 29,5 km asigură legătura între drumul național DN13E (din intravilanul localității Hăghig) și drumul judeţean “Interjud Covasna-Braşov”. Cele două tronsoane de drum judeţean luate în studiu se află într-o stare precară, nu au fost reabilitate de mai bine 15 ani.

- pe cele două tronsoane de drum judeţean carosabilul asfaltat prezintă denivelări, găuri, fâgaşe și denivelări în plan transversal, dispozitivele de colectare a apelor din precipitații sunt deficitare, ceea ce permite apelor pluviale să ajungă în corpul drumului, generând degradarea acestuia prin reducerea capacității portante și prin procesele de degradare aferente fenomenului de îngheț-dezgeț.

b) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții;

Impactul estimat este evidențiat prin:



- îmbunătățirea calității vieții (educație, sănătate, asistență și protecție socială, tehnologia informației și comunicării etc.), se va asigura un acces facil și în condiții de siguranță la localitățile componente ale unități administrativ teritoriale de pe traseul drumului județean;
- modificări socio-economice – se aduce un plus de valoare asupra zonelor traversate de drumul pe care se afla obiectivul de investiție
- impactul asupra mediului – se elimina o parte din sursele de poluare prin creșterea calității sistemului rutier și eliminarea restricțiilor de circulație;
- îmbunătățirea calității drumului va facilita accesul turistic în zonă;
- accesul îmbunătățit al locuitorilor din depresiunea Baraolt spre Brașov și Sfântu Gheorghe
- îmbunătățirea condițiilor igieno-sanitare ale locuitorilor și activităților productive desfășurate, menținerea populației active în zonă și atragerea tinerilor pentru formarea de noi familii prin crearea de noi locuri de muncă pentru specialiști în agricultură, și zootehnie;
- reducerea consumului de carburant;

c) impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții.

Impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții în scenariul prin care acest drum nu s-ar realiza, ar conduce cel puțin la:

- reducerea eficienței economice: majorarea timpului transporturilor de marfă, dar și a autoturismelor datorită restricțiilor de viteză și tonaj;
- creșterea poluării mediului – implicând emisii de noxe și CO₂ în mediul înconjurător;
- scăderea siguranței rutiere datorită stării tehnice necorespunzătoare în care se află obiectivul propus;
- îngreunarea aprovizionării zonei rurale și a zonei turistice aferente;
- creșterea traficului rutier de tranzit pe Interjud Covasna-Harghita, Micfalău-Baraolt.

2.2. Prezentarea, după caz, a obiectivelor de investiții cu aceleași funcțiuni sau funcțiuni similare cu obiectivul de investiții propus, existente în zonă, în vederea justificării necesității realizării obiectivului de investiții propus:

Nu este cazul

2.3. Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus:

În strategia de dezvoltare a județului Covasna 2015-2020, la Obiectivul strategie 1 este prevăzut: „*Îmbunătățirea accesibilității județului și a infrastructurii tehnico-edilitare, educaționale, de sănătate și sociale*”.

Iar la prioritatea 1.1: *Îmbunătățirea accesibilității județului și a mobilității locuitorilor și mărfurilor prin dezvoltarea și modernizarea rețelei de infrastructură rutieră din județ*”.



La măsura 1.1.1.: „Reabilitarea, modernizarea și extinderea rețelei de drumuri interjudețene în vederea asigurării accesului la rețeaua de transport TEN-T, respectiv asigurării conectivității interjudețene”.

La măsura 1.1.2. „Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene în vederea îmbunătățirii conexiunii rutiere între localitățile din județ”.

2.4. Existența, după caz, a unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții

Nu este cazul.

2.5. Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției:

Prin modernizarea sectorului de drum județean, traficul va beneficia de condiții superioare de circulație, condiții care se vor concretiza într-o serie de avantaje sociale și economice, precum:

- Îmbunătățirea infrastructurii rutiere și realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic;
- sporirea siguranței circulației; reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului;
- condițiile de rulare corespunzătoare reduc uzura mijloacelor de transport și degradarea acestora;
- ameliorarea în conformitate cu standardele în vigoare a condițiilor de viață ale locuitorilor, creșterea sănătății populației și eliminarea stării de stres;
- îmbunătățirea accesibilității și mobilității populației, bunurilor și serviciilor, care va stimula o dezvoltare economică durabilă;
- crearea de noi locuri de muncă pe perioada execuției lucrărilor și/sau păstrarea locurilor de muncă deja existente;
- gradul de acces îmbunătățit al comunităților din aceste sate la serviciile medicale și la locurile de muncă;
- reducerea consumului de carburant;
- reducerea traficului intens de pe DJ122 Micfalău-Baraolt;

În concluzie modernizarea sectorului de drum propus pentru modernizare va conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație, a siguranței rutiere și a fluenței traficului influențând benefic zona atât din punct de vedere ambiental cât și din punct de vedere socio-economic.

3. Estimarea suportabilității investiției publice

3.1. Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții, luându-se în considerare, după caz:

– costurile unor investiții similare realizate.

3.2. Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentației tehnico-economice aferente obiectivului de investiție, precum și pentru elaborarea altor studii de specialitate în funcție de specificul obiectivului de investiții, inclusiv

cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege:



Etapa I.

- notă conceptuală - nu este cazul
- temă de proiectare - nu este cazul

Etapa a II-a

- documentație de avizare a lucrărilor de intervenții (inclusiv studii de teren, expertize tehnice și cercetări premergătoare proiectării)- forma adaptată, - 1.162.831 lei, fără TVA.

Etapa a III-a

- proiect pentru autorizarea executării lucrărilor (inclusiv avize și acorduri-fază DTAC, precum și verificarea tehnică a proiectării)- 79.700 lei, fără TVA.

Etapa a IV-a

- proiect tehnic de execuție – 480.000 lei, fără TVA.
- asistență tehnică – 1.180.000 lei, fără TVA.

Valoarea estimată a cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții este de **102.978.384 lei fără TVA.**

3.3. Surse identificate pentru finanțarea cheltuielilor estimate (în cazul finanțării nerambursabile se va menționa programul operațional/axa corespunzătoare, identificată)

Pentru finanțarea proiectului se va utiliza Programului Național de Investiții "Anghel Saligny" destinate dezvoltării investițiilor în infrastructura din spațiul rural și urban în scopul asigurării de șanse egale pentru atingerea unui standard decent de viață al populației.

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

Regimul juridic

Terenul pe care este amplasată investiția, aparține Județului Covasna și este inclus în domeniul public al acestuia, fiind înscris în Cartea Funciară nr. 25183, 25184, 25185, 25186 Hăghig, Cartea Funciară nr. 27388, 27384, 27387, 27381, 27386, 27382, 27385, 27383 Belin, Cartea funciară nr.24136, 24135, 24046, 24045, 24047 Aita Mare și Cartea funciară nr.27290, 27278, 27285, 27287, 27288, 27279, 27289, 27280 Baraolt.

Regimul economic

Zonă de locuințe, servicii și agricole.

Regimul tehnic

Documentația tehnico-economică va respecta cerințele certificatului de urbanism, PUG - urile aprobate ale UAT - urilor în cauză.



5. **Particularități ale amplasamentului propus pentru realizarea obiectivului de investiții:**

a) **descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propuse (localizare suprafața terenului, dimensiuni în plan);**

Sectoarele de drum propuse a fi modernizate:

- drum județean DJ 103E între pozițiile kilometrice Km 0+000 - 16+210

- drum județean DJ 131 între pozițiile kilometrice Km 9+235 - 22+830

împreună cu tronsonul de în lungime totală de 29,5 km asigură legătura între drumul național DN13E (din intravilanul localității Hăghig) și drumul județean "Interjud Covasna-Brașov".

Lățimea actuală a drumului variază între 5 - 8 metri.

Se constată lipsa dispozitivelor de colectare a apelor din precipitații (șanțuri, podețe).

b) **relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;**

Accesul locuitorilor din sud-vestul Județului Covasna la sectoarele de drum DJ 103E și DJ 131 se realizează prin drumurile naționale DN 13 (E 60) și DN 13E.

c) **surse de poluare existente în zonă;**

În zona nu există surse importante de poluare și nici construcția în sine nu reprezintă o sursă de poluare.

d) **particularități de relief;**

Sectorul de drum propus spre modernizare se situează în partea nord-vestică a Depresiunii Brașovului care are relief de șes aluvial.

e) **nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilităților;**

În zonă sunt rețele electrice, canalizare și apă.

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

În amplasament există rețele edilitare care ar putea necesita relocare/protejare pentru execuția lucrărilor ce fac obiectul proiectului.

g) **posibile obligații de servitute;**

Podurile și zonele de protecție.

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;**

Nu este cazul.

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.**

Sectoarele de drumuri județene luate în studiu pe traseul acestora se învecinează cu monumente istorice.



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

a) destinație și funcțiuni;

Obiectivul de investiție propus are drept scop asigurarea viabilității sectorului de drum prin: sporirea capacității portante, asigurarea scurgerii apelor în bune condițiuni, prevederea unor semnalizări rutiere în conformitate cu normele în vigoare, amenajarea intersecțiilor cu rețelele rutiere intersectate, amenajarea intersecțiilor cu drumurile și accesele agricole, amenajarea acceselor la proprietăți, modernizarea/reabilitarea lucrărilor de scurgere a apelor (poduri, podețe), amenajare parcări, amenajare trotuare.

b) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;

Având în vedere starea actuală a sectorului de drum, principalele lucrări necesare ce se impun sunt următoarele:

- Lucrări pentru asigurarea capacității portante a drumului;
- Lucrări de artă;
- Lucrări pentru colectarea apelor din precipitații (șanțuri, rigole, etc.);
- Lucrări de amenajare accese la proprietăți (podețe);
- Lucrări edilitare;
- Lucrări de amenajare trotuare, parcări și spații verzi.

Lungime sector propus pentru modernizare 29,5 km.

c) durata minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse;

Pentru lucrări de drumuri /poduri se ia în considerare o perioadă de funcționare de 7/30 de ani, conform Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe.

d) nevoi/solicitări funcționale specifice.

- Modernizarea și adaptarea căilor de acces;
- Asigurarea circulației în condiții de siguranță.

7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:

– studiului de fezabilitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții;

Nu este cazul

– expertizei tehnice și, după caz, a auditului energetic ori a altor studii de specialitate, audituri sau analize relevante, inclusiv analiza diagnostic, în cazul intervențiilor la construcții existente;

- Studiu geotehnic, verificat de verificator atestat, cerința Af;
- Studiul topografic, vizat OCPI;
- Expertiza tehnică a drumului și a podurilor;
- Studiu de trafic,
- Documentații pentru obținere avize și acorduri.

- unui studiu de fundamentare a valorii resursei culturale referitoare la restricțiile și permisivitățile asociate cu obiectivul de investiții, în cazul intervențiilor pe monumente istorice sau în zone protejate: - Dacă este cazul.



Data:

27.10.2021

Întocmit,
șef serviciu SADJ
György Ede-Zsolt



Estimarea pretului de proiectare la investitia

„Modernizare DJ 103E Km 0+000 - km16+210 și DJ 131 Km 9+235 - km 22+830

Nr.crt.	Faza de proiectare	Val. (RON)
1	STUDII TOPOGRAFICE	59610
2	STUDII GEO-TEHNICE	147525
3	EXPERTIZA DRUM	147500
4	EXPERTIZA PODURI	100000
5	STUDIU TRAFIC	213196
6	D.A.L.I. DRUM+POD	495000
7	P.T., D.E., C.S. DRUM+POD	495000
8	ASISTENTA TEHNICA	1180000
9	VERIFICAREA PROIECTELOR	64700
TOTAL		2.902.531

CALCUL DE ESTIMARE:

Nr.crt.	Faza de proiectare	Calcul/Estimare
1	STUDII TOPOGRAFICE AVIZATE LA OCPI COVASNA	2000 RON/km
2	STUDII GEO-TEHNICE VERIFICATE LA CERINTA Af	1000 RON/foraj/km
3	EXPERTIZA DRUM	5000 RON/km
4	EXPERTIZA PODURI	25000 RON/pod
5	STUDIU TRAFIC	1460 Euro/km
6	D.A.L.I. DRUM+ POD (INCLUSIV STUDIU HIDRAULIC DUPA CAZ)	10000 RON/km drum, 25000 RON/pod
7	P.T., D.E., C.S. DRUM+POD	10000 RON/km drum 25000 RON/pod
8	ASISTENTA TEHNICA	40000 RON/km
9	VERIFICAREA PROIECTELOR	1500 RON/km drum + 5000 RON/pod