

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”
Tronson DJ103E Km 0+000 - km12+450 (DN13E- LIMITĂ INTRAVILAN BELIN)

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

Președintele Consiliului Județean Covasna

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)

Nu este cazul.

1.4. Beneficiarul investiției

Județul Covasna

2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiții propus:

2.1. Scurtă prezentare privind:

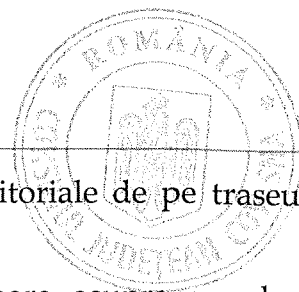
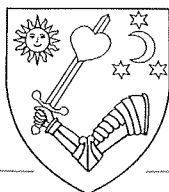
a) deficiențe ale situației actuale;

Tronsonul de drum din cadrul DJ 103E între pozițiile kilometrice Km 0+000 - 12+450, în lungime totală de 12,450 km asigură legătura între drumul național DN13E (din intravilanul localității Hăghig) și intravilanul localității Belin și se află într-o stare precară, nu a fost reabilitat de mai bine 15 ani. Pe acest sector de drum, carosabilul asfaltat prezintă denivelări, găuri, fâgașe 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-dezghet.

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 igienico-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:

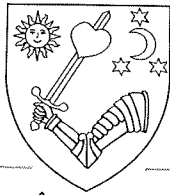
- reducerea eficienței economice: majorarea timpului transporturilor de marfă, dar și a autoturismelor datorită restricțiilor de viteză și tonaj;
- creșterea poluării mediului – implicând emisii de noxe și CO₂ în mediul înconjurător;
- scăderea siguranței rutiere datorită stării tehnice necorespunzătoare 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:

Conectivitatea și accesibilitatea unui județ depind de infrastructura rutieră.



În „Planul Potsa” Strategia integrată de dezvoltare a județului Covasna 2021-2030, la Obiectivul Strategie 3. Creșterea coeziunii teritoriale la nivel județean, este prevăzut: *„Creșterea coeziunii teritoriale la nivel județean se poate realiza prin îmbunătățirea infrastructurii de transport, edilitare și de comunicații, capacitatea administrativă crescută, dezvoltare urbană integrată, digitalizare, mobilitate urbană durabilă, corelarea strategiilor de dezvoltare locală, cooperare intrejurisdicțională”.*

Îmbunătățirea infrastructurii aferente transportului public local și a celui județean, în vederea facilitării corelării mai bune a serviciilor companiilor de transport public local și județean cu nevoile de mobilitate ale rezidenților.

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

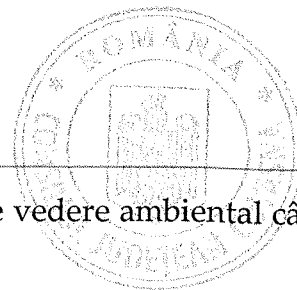
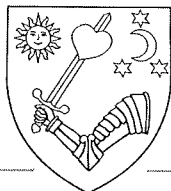
Nu este cazul.

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 tronsonului de drum din cadrul DJ 103E 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): 662.400 lei, fără TVA.

Etapa a III-a

- proiect pentru autorizarea executării lucrărilor (inclusiv avize și acorduri-fază DTAC, precum și verificarea tehnică a proiectării; pct 3.5.4 și 3.5.5 din deviz): 75.000 lei, fără TVA.

Etapa a IV-a

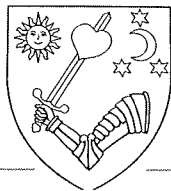
- proiect tehnic de execuție – 321.750 lei, fără TVA.
- asistență tehnică – 480.000 lei, fără TVA.

Valoarea estimată a cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții este de **69.630.950,88 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

Tronsonul de drum județean din cadrul DJ 103E luat în studiu formează domeniul public al Județului Covasna și se identifică conform inventarului public al Județului Covasna Anexa 1, poz. 3 la HG 495/2010 și cu următoarele cărți funciare: Cartea Funciară nr. 25183, 25184, 25185, 25186 Hăghig, Cartea Funciară nr. 102699, 102564 Măieruș, Cartea Funciară nr. 27388, 27384, 27387, 27381, 27386 Belin

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 propus(e) (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan);

Sectorul de drum propus a fi modernizat:

- drum județean DJ 103E între pozițiile kilometrice Km 0+000 - 12+450, în lungime totală de 12,450 km asigură legătura între drumul național DN13E (din intravilanul localității Hăghig) și intravilanul localității Belin.

- 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 131se 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.

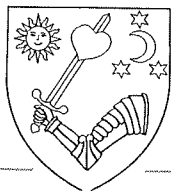
d)particularități de relief;

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.

Tronsonul drumului județean DJ 103E , analizat se învecinează cu monumente istorice.

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

a)destinație și funcțiuni;

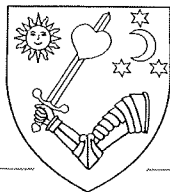
Obiectivul de investiție propus are drept scop asigurarea viabilității sectorului de drum prin: sporirea capacității portante, asigurarea scurgerii apelor în bune condițiuni, amenajarea intersecțiilor cu rețelele rutiere și căi ferate intersectate, amenajarea intersecțiilor cu drumurile comunale, străzilor și drumurile de exploatare agricolă, amenajarea acceselor la proprietăți, modernizarea/reabilitarea lucrărilor de scurgere a apelor (poduri, podețe), reamplasarea utilităților în intravilan primordial în substratul sistemului rutier, amenajare parcări, amenajare trotuare (inclusiv pentru persoane cu dezabilități.

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:

Lucrările de drumuri vor fi proiectate în conformitate cu Ordinul MT nr.1296/2017 pentru aprobarea normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor.

- Lungimea exactă a drumului propus spre modernizare se va stabili în urma studiului topografic;



- În vederea stabilirii sistemului rutier se va întocmi obligatoriu expertiză tehnică, studiu trafic și studiu geotehnic;

- clasa tehnică a drumului IV – drum de interes județean;
- clasa de încărcare E (convoiu de calcul A30-V80);
- viteza de proiectare 50 km/h;
- platformă drum 8 m;
- parte carosabilă 2x 3,00 m;
- acostament 2x0,75m;
- bandă de încadrare 2x0,25m;
- pantă transversală drum 2,5%;
- pantă transversală acostament 4%;
- asigurarea scurgerii apelor (rigole carosabile în intravilan)/ amenajarea trotuare

Lungime tronsonului de drum propus pentru modernizare: 12,45 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.

Investiția trebuie să respecte toate prevederile legale (de proiectare, execuție și exploatare) aflate în vigoare din punct de vedere tehnic și calitativ, precum și reglementările din domeniul protecției mediului și a siguranței circulației.

La proiectarea, execuția și intervențiile asupra drumurilor se va ține seama de categoriile funcționale ale acestora de traficul rutier, de siguranța circulației, de normele tehnice, de factorii economici, sociali și de apărare, de utilizarea rațională a terenurilor, de conservarea și protecția mediului și de planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, aprobate potrivit legii, precum și de normele tehnice în vigoare pentru adaptarea acestora la cerințele pietonilor, cicliștilor, persoanelor cu handicap și de vârsta a treia.

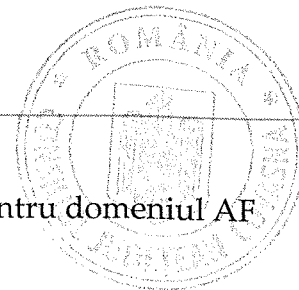
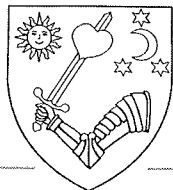
7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:

- 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;

DALI



- Studiu topografic avizat de OCPI
- Studiu geotehnic verificat de un verificator de proiecte atestat pentru domeniul AF
- Expertize tehnice
- Studiu de trafic
- Studiu de impact (dacă este cazul)
- Alte studii de specialitate de către emitenții avizelor/acordurilor (dacă este cazul)
- Elaborare DALI
- Elaborarea documentațiilor tehnice necesare obținerii avizelor/ acordurilor/ autorizațiilor
- Verificarea tehnică a documentațiilor

PROIECT TEHNIC

- proiect tehnic (PT) și detalii de execuție (DE);
 - caiete de sarcini (CS), liste de cantități, antemăsurători;
 - documentație tehnică pentru obținerea autorizației de construire (DTAC – extras din PT);
- 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:

15.06.2023

Întocmit,
Șef serviciu SADJ
GYÖRGY Ede-Zsolt

NIJ/NIJ