

**HOTĂRĂREA NR. 151/22.11.2021**

**privind aprobarea Notei conceptuale și a Temei de proiectare pentru obiectivul de investiție: „Modernizare străzi în sat Lechința, oraș Iernut, județ Mureș”**

Consiliul Local al orașului Iernut, întrunit în ședință ordinară de lucru în data de 22.11.2021;

Ținând cont de Referatul de aprobare nr. 23465/12.11.2021 al Primarului Orașului Iernut, cu privire la aprobarea Notei conceptuale și a Temei de proiectare pentru obiectivul de investiție „Modernizare străzi în sat Lechința, oraș Iernut, județ Mureș”;

Având în vedere Raportul de specialitate nr. 23477/12.11.2021 al Biroului Dezvoltare din cadrul Orașului Iernut, cu privire la cele amintite mai sus;

Văzând avizul favorabil al Comisiei Urbanism, din cadrul Consiliului local al Orașului Iernut, cu privire la proiectul de hotărâre supus dezbaterii;

În baza prevederilor: art. 1, alin. (2), art. 3, art. 4, art. 5, alin. (2) din H.G. nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare, Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, Legea nr. 500 / 2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare,

Conform prevederilor art. 6, alin. 3 și art. 30 alin. 1 lit. c din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Ținând cont de prevederile art. 75, art. 106, art. 129 din Codul Administrativ aprobat prin O.U.G. nr. 57/3 iulie 2019,

În temeiul prevederilor art. 129, alin. 1, alin. 4, lit. d, alin. 7, lit. a), art. 136, alin. 1 și alin. 2, coroborate cu art. 139, alin. (1) și art. 196, alin. 1, lit. a) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul Administrativ,

**HOTĂRĂȘTE:**

**Art. 1.** Se aprobă **Nota conceptuală și Tema de proiectare** pentru obiectivul de investiție: „Modernizare străzi în sat Lechința, oraș Iernut, județ Mureș”, conform *Anexei*, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art. 2.** Cu ducerea la îndeplinire a hotărârii, se încredințează Primarul orașului Iernut prin Biroul Dezvoltare din cadrul Orașului Iernut.

Un exemplar din prezenta hotărâre se comunică:

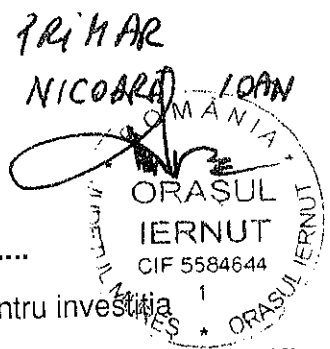
- Instituției Prefectului - Județul Mureș;
- Primarului Orașului Iernut;
- Biroului Dezvoltare din cadrul Orașului Iernut;
- Spre afișare;

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,  
MĂRGINEAN TEOFIL VASILE



CONTRASEMNEAZĂ PENTRU LEGALITATE  
SECRETAR GENERAL,  
DORDEA LAURA

Prezenta hotărâre a fost adoptată cu votul a 13 consilieri din totalul de 13 consilieri ai Consiliului Local Iernut



**NOTĂ CONCEPTUALĂ NR. ....**

întocmită conform Anexei 1 din H.G. nr. 907/2016, pentru investiția  
**„MODERNIZARE STRAZI IN SAT LECHINTA, ORAS IERNUT, JUDETUL MURES”**

**1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus**

1.1. *Denumirea obiectivului de investiții:*

**„MODERNIZARE STRAZI IN SAT LECHINTA, ORAS IERNUT, JUDETUL MURES”**

1.2. *Ordonator principali de credite/investitor: Orasul Iernut*

1.3. *Ordonatorii principali de credite (secundar, terțiar): Orasul Iernut*

1.4. *Beneficiarul investiției: Orasul Iernut*

**2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiții propus**

2.1. *Scurtă prezentare privind:*

a) *deficiențe ale situației actuale;*

- elementele geometrice ale drumului nu îndeplinesc condițiile impuse de normele în vigoare;
- platforma drumului prezintă denivelări pronunțate, fapt ce facilitează stagnarea apelor pe platforma drumului, ce conduc la degradarea rapidă a drumului ;
- starea impracticabilă a drumului constituie o piedică în dezvoltarea infrastructurii orasului în ansamblu și a evoluției social - economice a acesteia.
- numărul de podețe insuficient chiar inexistente, nu asigură scurgerea apelor de suprafață sau din cursurile de apă traversate;
- lățimea actuală a platformei și părții carosabile este redusă;
- Sistemele de colectare si evacuare a apelor fie lipsesc, fie nu asigura continuitatea scurgerii apelor
- Infiltrarea apelor in corpul drumului;
- Lipsa elemente de siguranța circulației, indicatoare rutiere, etc.

Avand in vedere cele mai sus mentionate se recomanda interventia de urgenta asupra sistemului rutier, realizarea de trotuare, a unui sistem de colectare si evacuare ape, amenajarea intersectiilor si semnalizarea circulatiei.

*b) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții:*

- îmbunătățirea infrastructurii de transport agricol și local, în vederea sporirii mobilității populației, a bunurilor și serviciilor, cu efecte de stimulare asupra dezvoltării durabile a Orasului Iernut și implicit a satului Lechința
- reducerea costurilor de operare și îmbunătățirea gradului de accesibilitate;
- fluidizarea traficului de tonaj;
- sporirea considerabilă a capacității de circulație;
- realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic;
- sporirea siguranței circulației, reducerea numărului de accidente de circulație;
- reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului;
- sporirea vitezei de parcurs și implicit a timpului afectat transportului de mărfuri și de călători;
- condițiile de rulare corespunzătoare reduc uzura mijloacelor de transport și degradarea prematură a acestora.

*Investitia propusa vizeaza dezvoltarea mobilitatii urbane prin asigurarea unei structuri rutiere corespunzatoare care sa ofere participantilor din trafic siguranta si confort. Modernizarea străzilor din satul Lechința va duce la imbunatatirea legaturilor rutiere cu rețeaua existenta de strazi si drumuri din oras. Totodata prin introducerea de trotuare se va pune la dispozitia locuitorilor, alternative de circulatie mai putin poluante, astfel prin creșterea numărului de utilizatori ale acestora se vor reduce emisiile de carbon.*

*c) impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții :*

- neasigurarea standardelor de calitate a vieții, necesare populației, în domeniul serviciilor publice;
  - împiedicarea dezvoltării durabile a Orasului Iernut, scăzând semnificativ șansa sporirii mobilității populației, a bunurilor și serviciilor, creșterea șomajului în zonă;
  - creșterea în continuare a costurilor de întreținere;
  - infrastructură rutieră aflată în stare tehnică REA, determinând o stare de disconfort a utilizatorilor, astfel se pune în pericol desfășurarea fluentă și în siguranță a traficului.
- 
- S-au constatat degradari avansate ale partii carosabile, traficul auto desfasurandu-se greoi, in special in perioadele anului cu precipitatii crescute. De asemenea, in timpul ploilor abundente se formeaza siroaie de apa in lungul strazii.

- Sub acțiunea traficului și a factorilor climatici, suprafața străzilor interioare satului Lechința s-au degradat, prezentând defecțiuni grave (gropi adânci, fagase, denivelări accentuate, crapături, praf vară și noroi în perioadele ploioase), ceea ce face ca traficul vehiculelor și al pietonilor să fie îngreunat.
- În cazul nerealizării investiției, starea tehnică a străzilor se va înrăutăți, degradarea structurii rutiere existente (impetriuire) va continua, emisiile de carbon vor crește, la fel ca și costul de reparație a autovehiculelor, scurgerea defectuoasă a apelor pluviale se va amplifica, calitatea vieții va fi în continuare scădere.

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 : n/a*

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 :*

*Strategia de Dezvoltare Locală 2021-2027*

*PMUD*

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 :*

Realizarea investiției privind „**MODERNIZARE STRAZI IN SAT LECHINTA, ORAS IERNUT, JUDETUL MURES**” are ca obiectiv principal îmbunătățirea infrastructurii urbane și a serviciilor de bază existente în ORASUL IERNUT, în vederea asigurării premiselor de dezvoltare economică și socială durabilă, și creșterii standardelor de calitate a vieții pentru comunitatea locală, *creându-se o conectivitate îmbunătățită între centrul orașului și satul Lechința*

**OBIECTIVE SPECIFICE:**

- *Promovarea mobilității urbane*
- *Îmbunătățirea calității deplasărilor cu autoturismul și modurile nemotorizate (pietonal), prin creșterea standardelor de calitate și siguranță în utilizarea acestor moduri de transport;*
- *Reducerea emisiilor de carbon prin creșterea numărului de utilizatori care utilizează mijloacele alternative de transport, mai puțin poluante (trotuare);*

- Facilitarea accesului către două monumente istorice, și anume

- Situl arheologic de la Lechinta de Mures, la Podei
- Situl arheologic de la Lechinta de Mures, punct „Saliste”
- Necropola romana de la Lechinta, punct Gradin fostului IAS

- atragerea turiștilor către o localitate idilică, în care se trăiește autentic și aerul este aproape nepoluat.

### 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/standarde de cost pentru investiții similare:

Lucrarile propuse nu pot fi asociate cu alte investitii similare realizate si nu se regasesc in standarde de cost pentru obiective de investiții finanțate din fonduri publice.

Estimarea cheltuielilor pentru executia lucrarilor propuse se va realiza pe baza devizelor obiect si general intocmite pentru prezenta investitie

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 :

A se completa cu sume

<b>CAPITOLUL 3</b>				
<b>Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică</b>				
<b>3.1.</b>	Studii	70,000.00	13,300.00	83,300.00
	<b>3.1.1.</b> Studii de teren	70,000.00	13,300.00	83,300.00
	<b>3.1.2.</b> Raport privind impactul asupra mediului			
	<b>3.1.3.</b> Alte studii specifice			
<b>3.2.</b>	Documentații - suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	24,000.00	4,560.00	28,560.00
<b>3.3.</b>	Expertizare tehnică	5,000.00	950.00	5,950.00
<b>3.4.</b>	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor			
<b>3.5.</b>	Proiectare	195,000.00	37,050.00	232,050.00
	<b>3.5.1.</b> Temă de proiectare			
	<b>3.5.2.</b> Studiu de fezabilitate			
	<b>3.5.3.</b> Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	30,000.00	5,700.00	35,700.00
	<b>3.5.4.</b> Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	15,000.00	2,850.00	17,850.00

	3.5.5. Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	15,000.00	2,850.00	17,850.00
	3.5.6. Proiect tehnic și detalii de execuție	135,000.00	25,650.00	160,650.00
3.6.	Organizarea procedurilor de achiziție	26,745.00	5,081.55	31,826.55
3.7.	Consultanță	100,000.00	19,000.00	119,000.00
	3.7.1. Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	100,000.00	19,000.00	119,000.00
	3.7.2. Auditul financiar			
3.8.	Asistență tehnică	242,000.00	45,980.00	287,980.00
	3.8.1. Asistență tehnică din partea proiectantului	112,000.00	21,280.00	133,280.00
	3.8.1.1. pe perioada de execuție a lucrărilor	62,000.00	11,780.00	73,780.00
	3.8.1.2. pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	50,000.00	9,500.00	59,500.00
	3.8.2. Dirigenție de șantier	130,000.00	24,700.00	154,700.00
<b>TOTAL CAPITOL 3</b>		<b>662,745.00</b>	<b>125,921.55</b>	<b>788,666.55</b>

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

Cheltuielile estimate pot fi finanțate prin programul fonduri europene sau Anghel Saligny Sau/si din bugetul local al Orasul Iernut .

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

##### Regimul juridic :

Terenurile unde se vor efectua lucrările aparțin domeniului public al orașului Iernut. Atât pe timpul execuției cât și după finalizarea acestora nu se vor ocupa terenuri, alte proprietăți de stat sau private.

Terenul în suprafața de cca 75.000 mp, se află situat conform PUG în vigoare în intravilanul orașului Iernut

##### Regimul economic :

Folosința actuală a terenului: cale de comunicație, conform PUG aprobat prin HCL nr. 120/29.07.2019, terenul se află situat în intravilanul localității Iernut.

Regimul tehnic: Conform HGR 766/1997 - pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții (Anexa 3 - Regulament privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor): categoria de importanță este C.

Conform P 100-1/2006 - „Cod de proiectare seismică - Partea I - prevederi de proiectare pentru clădiri” tabel 4.3, clasa de importanță și de expunere la cutremur a lucrărilor este III.

Terenurile aferente drumului se regăsesc în „Inventarul bunurilor aparținând domeniului public al Orașului Iernut.

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

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

**Amplasamentul:** Aflat în partea vestică a Județului Mureș, orașul Iernut se poziționează în partea centrală a țării la latitudine nordică de 46°27'13" și longitudine estică de 24°14'0". Cu o suprafață de aproximativ 106,4 km<sup>2</sup>, Orașul Iernut constituie aproximativ 1,58% din teritoriul județean.

Ca și poziționare în cadrul județului, orașul Iernut se află pe malul stâng al râului Mureș la 30 de km de Târgu Mureș și aproximativ 14 km de localitatea Luduș. Legătura orașului cu localitățile vecine este realizată prin rețeaua feroviară și Drumul Național DN15, respectiv pe Drumul European E60, asigurând legătura cu Cluj-Napoca, Târgu Mureș și Turda.

Un punct forte în ceea ce privește conectivitatea orașului este dat de apropierea de Autostrada A3, facilitând în viitor dezvoltarea sectorului economic și turistic prin eficientizarea transportului.

Organizarea administrativ-teritorială a orașului Iernut este una complexă, autoritățile locale având în subordine alte 7 sate: Cipău, Deag, Lechința, Oarba de Mureș, Sălcud, Sfântu Gheorghe și Porumbac. Raportat tot la sistemul administrativ, Orașul Iernut este înfrățit cu orașul belgian Sint-Katelijne-Waver din anul 2001, acesta fiind un municipiu situat în Belgia, provincia Anvers.

Strazile ce fac obiectul proiectului sunt:

Nr. Crt.	Denumire	Lungime (m)
1	Str. 1 - Tr. 1	169
2	Str. 1 - Tr. 2	60
3	Str. 2	1425
4	Str. 3	240
5	Str. 4	193
6	Str. 5	204
7	Str. 6	472
8	Str. 7	160
9	Str. 8	424
10	Str. 9	579

11	Str. 10	325
12	Str. 11	179
13	Str. 12	100
14	Str. 13	303
15	Str. 14	162
16	Str. 15	130
17	Str. 16 - Tr. 1	148
18	Str. 16 - Tr. 2	61
19	Str. 17	466
20	Str. 18	398
21	Str. 19	240
22	Str. 20	616
23	Str. 21	916
24	Str. 22	515
25	Str. 23	85
26	Str. 24	121
27	Str. 25	187
28	Str. 26	105
29	Str. 27	371
<b>TOTAL</b>		<b>9354</b>

Lungimea totală a drumurilor propuse pentru modernizare este de 9354 m.

Strazile sunt amplasate în intravilanul satului Lechinta, oras Iernut, judetul Mures.

Terenul în suprafața de cca 75.000 mp, se afla situat conform PUG în vigoare în intravilanul orasului Iernut.

Podurile și lucrarile de consolidare nu fac obiectul contractului de proiectare ele vor face obiectul unui alt contract.

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

Orașul Iernut se găsește pe malul stâng al râului Mureș, pe Drumul Național DN15, respectiv pe Drumul European E60, între Târgu Mureș, Turda și Cluj-Napoca. Nodul rutier al Autostrăzii A3 se află la distanța de 3,6 km de Parcul Central. Comunele învecinate Iernutului sunt: Adămuș, Bichiș, Bogata, Cucerdea, Cuci, Iclânzul, Ogra.

b) surse de poluare existente în zonă;



Se vor identifica în DALI și se va ține cont de prevederile Acordului de mediu.

c) particularități de relief;

Relieful are un aspect tipic deluros, cu unele suprafețe de șes în parte stângă a Mureșului, acestea fiind de fapt terase ale râului Mureș. Cea mai înaltă dintre aceste terase se află și la cea mai mare distanță de localitate, aceasta fiind la Cigașe, la o altitudine de 448m, următoarea terasă de la I.S.C.I.P, de 8-10m, este una de oraș, altă terasă este cea aluvionară și este adesea inundată.

În partea dreaptă a Mureșului există un număr redus de terase, locul acestora fiind luat de versanții cu pante accentuate și/sau chiar abrupte. Între Iernut și Lechința pantele abrupte suferă prăbușiri masive datorate înclinării pantelor și subsăparilor apei Mureșului ducând la un aspect de macro-relief, vegetația lipsind complet. Valea Mureșului are o deschidere largă (3-5 km). Interfluviile sunt rotunjite, afectate de alunecări și rupturi, altitudinea lor maximă fiind de 496m.

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

Satul Lechința dispune de o rețea de alimentare cu apă potabilă, respectiv de rețea cu alimentare cu energie electrică și telefonizare.

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

Pe traseul drumurilor există rețele de alimentare cu energie electrică, telefonizare și rețea de alimentare cu apă.

f) posibile obligații de servitute;  
Nu este cazul

g) 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;

Lucrarile se vor desfășura pe platforma existentă a strazilor, nefiind necesare exproprieri.

h) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;

Conform prevederilor Certificatului de Urbanism ce se va emite de către Primăria Orasului Iernut:

- i) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condițiilor specifice în cazul existenței unor zone protejate.  
Nu este cazul

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

### **a) destinație și funcțiuni:**

În prezent strazile din interiorul satului Lechinta se află într-o stare avansată de degradare. Șanțurile lipsesc pe alocuri, ceea ce face ca apa să stagneze pe partea carosabilă, accentuând și mai mult starea de degradare.

Datorită grosimii reduse al structurii rutiere, și datorită naturii rocii din patul drumului-sensibil la umezire - în perioade umede cu ploi abundente, structura rutieră se înmoaie, și devine greu circulabil pentru mașini mai grele și pentru utilaje agricole.

Starea tehnică a drumului nu corespunde prescripțiilor actuale și îngreunează desfășurarea în siguranță a traficului rutier.

Pe sectorul studiat drumul se desfășoară la nivel teren, în profil mixt și în debleu.

Drumul prezintă ondulări, gropi, denivelări, crăpături, văluri, care se accentuează în timp datorită intemperilor, toate acestea nu permit desfășurarea în condiții de siguranță a traficului rutier.

În zonele unde șanțurile lipsesc se recomandă săparea lor sau profilarea marginii drumului cu scopul evacuării apelor meteorice respectiv unde există dar sunt colmatate se vor curăța corespunzător.

În conformitate cu prevederile Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, aprobată cu modificări și completări prin Legea nr. 82/1998, strazile sunt strazi secundare.

Viteza de bază (de proiectare) este de 25 km/h, conform clasei tehnice și regiune de deal, respectiv 20-40 km/h în condițiile de mediu adiacente impuse în localitate, conform STAS 863-85, și imposibilitatea proiectării unei viteze mai mari datorită proprietăților private și a terenurilor agricole, amenajarea unor curbe este restricționată datorită exproprierilor.

S-a adoptat ca soluție tehnică de modernizare, profilul transversal tip pentru **clasa tehnică V principale și secundare**.

Destinația propusă este de străzi de folosință locală ce asigură:

- accesul la locuințele din satul Lechinta;
- accesul populației pentru servicii curente sau ocazionale (școala, spital, agenți economici, alte institutii, etc.);
- accesul în și din rețeaua de strazi, drumuri locale, județene și naționale, inclusiv autostrada A3.

Funcțiuni vizate:

- Circulația rutieră în condiții de siguranță și confort
- Circulația pietonilor în condiții de siguranță și confort
- Scurgerea și evacuarea apelor

Astfel, prin proiect se propune a se realiza următoarele:

- realizarea unui sistem rutier corespunzător
- crearea de trotuare pentru facilitarea transportului pietonal
- asigurarea accesului la proprietăți
- asigurarea scurgerii apelor pluviale

**b) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate:**

Categoria de importanță a construcției cf. HG 766/1997 este "C" (construcții de importanță normală).

- legături directe și fluente între principalele zone de origine și destinație ale traficului

Datorită problemelor de natură economică existente și a tendinței de accentuare a acestora, fondurile necesare executării unor lucrări de reparații complexe au fost insuficiente iar lucrările de reparații făcute până în prezent, nu au tratat și structura de rezistență a lucrărilor de drum și, prin urmare, efectul acestora a fost de scurtă durată.

### ***Caracteristicile principale ale construcției***

#### **Lucrări de drum**

- Categoria de importanță a construcției: C de importanță normală.
- Viteza de bază: 25 km/h
- Lungimi propuse:

<b>Nr. Crt.</b>	<b>Denumire</b>	<b>Lungime (m)</b>
1	Str. 1 - Tr. 1	169
2	Str. 1 - Tr. 2	60
3	Str. 2	1425
4	Str. 3	240
5	Str. 4	193

6	Str. 5	204
7	Str. 6	472
8	Str. 7	160
9	Str. 8	424
10	Str. 9	579
11	Str. 10	325
12	Str. 11	179
13	Str. 12	100
14	Str. 13	303
15	Str. 14	162
16	Str. 15	130
17	Str. 16 - Tr. 1	148
18	Str. 16 - Tr. 2	61
19	Str. 17	466
20	Str. 18	398
21	Str. 19	240
22	Str. 20	616
23	Str. 21	916
24	Str. 22	515
25	Str. 23	85
26	Str. 24	121
27	Str. 25	187
28	Str. 26	105
29	Str. 27	371
<b>TOTAL</b>		<b>9354</b>

***In plan orizontal***

Strazile se vor amenaja predominant in aliniament, conform plan de situatie.

Se va lua în vedere sistematizarea pe verticală astfel încât circulația să se desfășoare în condiții de siguranță și confort.

Elementele de gabarit proiectate vor ține cont de: categoria funcțională a străzii, traficul rutier, siguranța circulației, conservarea și protecția mediului, de planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, standardele și normativele în vigoare.

### ***In profil longitudinal***

Strazile proiectate vor urmări linia strazilor existente, respectând declivitatea minimă de 0,2% pentru asigurarea evacuării apelor pluviale. Proiectarea liniei roșii va fi în concordanță cu punctele de cotă obligată existente, accesul la proprietăți și la străzile laterale.

Se va respecta lungimea minimă a pasului de proiectare și raza minimă a curbelor de racordare verticală, conform STAS 10144/3-91.

### ***In profil transversal***

Pantele părții carosabile vor fi de 2.50% în acoperis sau panta unică astfel încât scurgerea apelor să se facă înspre borduri ridicate și/sau dispozitive de scurgere a apelor.

Latimea benzii carosabile va fi de 3,00-4,00 m.

Elementele geometrice proiectate în plan orizontal, longitudinal și transversal vor respecta prevederile STAS 10144/1,2,3,4 – Străzi și a Normativelor tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localități urbane (ordin MT nr. 49/1998) și a Ordonanței nr. 43/1997, privind regimul drumurilor republicată în M.O. partea I nr. 237/29.06.1998, cu modificările și completările ulterioare.

### ***Structura rutiera a strazilor din asfalt dimensionate la acțiunea îngheț-dezghet.***

#### ***Accesele la proprietăți***

Accesele la proprietățile existente se vor realiza astfel încât să se facă racordarea carosabil – acces proprietate., dar să se țină cont și de scurgerea apelor (se vor avea în vedere podete corugate).

#### ***Asigurarea scurgerii apelor***

Apele pluviale se vor colecta prin pantele transversale și longitudinale ale părții carosabile, fiind dirijate la dispozitivele de scurgere proiectate.

#### ***Semnalizare și marcaje rutiere***

De-a lungul traseului se vor monta indicatoarele rutiere și se vor executa marcajele rutiere, conform SR 1848/1-7, pe baza unui proiect de semnalizare avizat de Poliția Rutieră.

În cadrul proiectului se vor prevedea semnalizări și marcaje atât pe perioada de execuție cât și finale. Acestea, prin grija antreprenorului general, trebuie să conducă la o fluentă a traficului în condiții de siguranță maximă, și să permită conducătorilor auto o orientare facilă către direcțiile de mers, dar și la siguranța maximă a pietonilor.

**c) durata minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației/funcțiilor propuse :**

Durata minimă de funcționare va fi stabilită de către proiectant în Programul de urmărire curentă în timp a construcției

**d) nevoi/solicitări funcționale specifice :**

Drumul în cauză, tema de proiectare solicită rezolvarea următoarelor cerințe de calitate:

- proiectarea lucrărilor de modernizare, astfel încât structura rutieră să poată prelua încărcările și presiunile rezultate din traficul de calcul exprimat în osii standard de 115 kN, perioada de perspectivă fiind de 10 ani pentru drumuri , având trafic ușor, pe care se va proiecta structură rutieră cu îmbrăcăminte asfaltică;

- realizarea unui profil transversal cu elemente geometrice care să se încadreze în prevederile legale, ținând seama și de constrângerile de lățime date de limita proprietăților adiacente;

- asigurarea scurgerii apelor pluviale în condiții optime prin șanțuri din beton, și rigole de acostament, podețe;

- lucrări de siguranță circulației rutiere;

- amenajarea pe minim 15.00 m a drumului laterale

- amenajarea intersecțiilor la nivel, conform prevederilor din normativelor în vigoare;

- lățimea drumului 3.00 – 4.00 m;

- acostamente 0, (2 x 0.5), (2 x 0.75).

Proiectul propus trebuie să corespundă noilor tendințe europene și posibilității de obținere a fondurilor nerambursabile, cu privire la mobilitatea urbană durabilă, încurajarea transportului alternativ și nepoluant în interiorul satului Lechinta prin realizarea de trotuare pentru traficul pietonal și descurajarea utilizării mijloacelor proprii de deplasare cu autoturisme personale.

**7. Justificarea necesității elaborării 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 :**

- studiului de fezabilitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții;  
n/a

- 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;

Având în vedere specificul investiției, este necesară o analiză a drumului existent, o evaluare a stării lor tehnice și propuneri pentru modernizarea drumului comunal, realizate de către un expert tehnic atestat pentru cerința esențială Construcții Rutiere, Drumuri - rezistență mecanică și stabilitate (A4), siguranța în exploatare (B2).

Lucrările propuse vor corespunde exigențelor de verificare A4, B2, D (rezistență, stabilitate și siguranța în exploatare, refacerea și protecția mediului).

Se vor întocmi expertiza tehnică, studiu geotehnic.

Oras Iernut

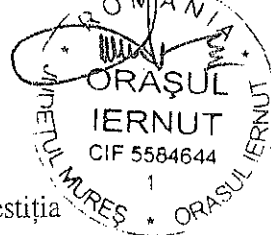


Întocmit  
ING, Oana Sanda



Aprob,  
Primar oraş Iernut

Nicoară Ioan



## TEMĂ DE PROIECTARE

întocmită conform Anexei 2 din H.G. nr. 907/2016, pentru investiția

### „MODERNIZARE STRAZI IN SAT LECHINTA, ORAS IERNUT, JUDEȚUL MUREȘ”

#### 1. Informații generale

1.1. Denumirea obiectivului de investiții :

„MODERNIZARE STRAZI IN SAT LECHINTA, ORAS IERNUT,  
JUDEȚUL MUREȘ”

1.2. Ordonator principali de credite/investitor: Oras Iernut

1.3. Ordonatorii principali de credite (secundar, terțiar): Oras Iernut

1.4. Beneficiarul investiției: Oras Iernut

1.5. Elaboratorul temei de proiectare: S.C. EUROPA PROIECT S.R.L.

#### 2. Date de identificare a obiectivului de investii

2.1. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente, documentație cadastrală :

Regimul juridic :

Terenurile unde se vor efectua lucrările aparțin domeniului public al orașului Iernut. Atât pe timpul execuției cât și după finalizarea acestora nu se vor ocupa terenuri, alte proprietăți de stat sau private.

Regimul economic :

Folosința actuală a terenului: cale de comunicație, conform PUG aprobat prin HCL nr. 120/29.07.2019, terenul se afla situat în intravilanul localității Iernut.

Regimul tehnic: Conform HGR 766/1997 - pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții (Anexa 3 - Regulament privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor): categoria de importanță este C.

Conform P 100-1/2006 - „Cod de proiectare seismică - Partea I - prevederi de proiectare pentru clădiri” tabel 4.3, clasa de importanță și de expunere la cutremur a lucrărilor este III.

Terenurile aferente străzilor se regăsesc în „Inventarul bunurilor aparținând domeniului public al Orașului Iernut.

Atât pe timpul execuției cât și după finalizarea acestora nu se vor ocupa terenuri care sunt în circuitul agricol, alte proprietăți de stat sau private.

Lucrările se vor desfășura pe platforma existentă a străzilor.

*funcțiune dominantă:* zona căii de comunicație, străzi;



- *funcțiune complementare admise:* strazile în intravilanul localității, cu rețele tehnico-edilitare, construcții și instalații aferente drumurilor publice, de întreținere și exploatare, siguranța circulației;
- *funcțiuni interzise:* construcții, instalații, plantații sau amenajări care prin amplasare, configurare sau exploatare, împiedică buna desfășurare, organizare și dirijare a traficului, sau prezintă riscuri de accidente.

*Documentație cadastrală :*

Planurile de situație aferente strazilor prezentate, se vor depune la OCPI în vederea obținerii vizei.

*2.2. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse pentru realizarea obiectivului de investiții, după caz :*

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

Amplasamentul: Aflat în partea vestică a Județului Mureș, orașul Iernut se poziționează în partea centrală a țării la latitudine nordică de 46°27'13" și longitudine estică de 24°14'0". Cu o suprafață de aproximativ 106,4 km<sup>2</sup>, Orașul Iernut constituie aproximativ 1,58% din teritoriul județean.

Un punct forte în ceea ce privește conectivitatea orașului este dat de apropierea de Autostrada A3, facilitând în viitor dezvoltarea sectorului economic și turistic prin eficientizarea transportului.

Organizarea administrativ-teritorială a orașului Iernut este una complexă, autoritățile locale având în subordine alte 7 sate: Cipău, Deag, Lechința, Oarba de Mureș, Sălcud, Sfântu Gheorghe și Porumbac.

Strazile ce fac obiectul proiectului sunt:

Nr. Crt.	Denumire	Lungime (m)
1	Str. 1 - Tr. 1	169
2	Str. 1 - Tr. 2	60
3	Str. 2	1425
4	Str. 3	240
5	Str. 4	193
6	Str. 5	204
7	Str. 6	472
8	Str. 7	160
9	Str. 8	424
10	Str. 9	579
11	Str. 10	325
12	Str. 11	179

13	Str. 12	100
14	Str. 13	303
15	Str. 14	162
16	Str. 15	130
17	Str. 16 - Tr. 1	148
18	Str. 16 - Tr. 2	61
19	Str. 17	466
20	Str. 18	398
21	Str. 19	240
22	Str. 20	616
23	Str. 21	916
24	Str. 22	515
25	Str. 23	85
26	Str. 24	121
27	Str. 25	187
28	Str. 26	105
29	Str. 27	371
<b>TOTAL</b>		<b>9354</b>

Lungimea totală a drumurilor propuse pentru modernizare este de 9354 m.

Terenul in suprafata de cca 75.000 mp, se afla situat conform PUG in vigoare in intravilanul satului Lechinta, oras Iernut.

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

*Ca și poziționare în cadrul județului, orașul Iernut se află pe malul stâng al râului Mureș la 30 de km de Târgu Mureș și aproximativ 14 km de localitatea Luduș. Legătura orașului cu localitățile vecine este realizată prin rețeaua feroviară și Drumul Național DN15, respectiv pe Drumul European E60, asigurând legătura cu Cluj-Napoca, Târgu Mureș și Turda9*

*c) surse de poluare existente în zonă:*

Se vor identifica în DALI și se va ține cont de prevederile Acordului de mediu.

*d) particularități de relief:*

- Relieful are un aspect tipic deluros, cu unele suprafețe de șes în parte stângă a Mureșului, acestea fiind de fapt terase ale râului Mureș. Cea mai înaltă dintre aceste terase se află și la cea mai mare distanță de localitate, aceasta fiind la Cigașe, la o altitudine de 448m, următoarea terasă de la I.S.C.I.P, de 8-10m, este una de oraș, altă terasă este cea aluvionară și este adesea inundată.

În partea dreaptă a Mureșului există un număr redus de terase, locul acestora fiind luat de versanții cu pante accentuate și/sau chiar abrupte. Între Iernut și Lechința pantele abrupte suferă prăbușiri masive datorate înclinării pantelor și subsăparilor apei Mureșului ducând la un aspect de macro-relief, vegetația lipsind complet. Valea Mureșului are o deschidere largă (3-5 km). Interfluviile sunt rotunjite, afectate de alunecări și rupturi, altitudinea lor maximă fiind de 496m.

- Clima este temperat-continentală cu nuanțe moderate. Se caracterizează prin temperaturi medii de 16 C0 în vară și -6 C0 în iarnă, cu temperaturi cuprinse între -35 C0 și +36 C0. Luna cea mai rece este ianuarie, iar cea mai caldă iulie. De la sfârșitul lunii noiembrie până la sfârșitul lunii februarie ninge.

- Precipitațiile medii anuale sunt de aproximativ 600 mm, majoritatea căzând primăvara și toamna.

- Vânturile predominante sunt cele din nord și nord vest, cu intensitate și frecvență mijlocie.

- Conform STAS 6054/77, adancimea de inghet este de - 0,90 m, masurata de la nivelul terenului sistematizat.

*e) nivel de echipare tehnică-edilitară al zonei și posibilități de asigurare a utilităților :*

Satul Lechința dispune de o rețea de alimentare cu apă potabilă, respectiv de rețea cu alimentare cu energie electrică și telefonizare.

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

În această etapă nu s-au identificat rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare. La elaborarea DALI se va ține cont de prevederile avizelor de specialitate prevăzute în certificatul de urbanism. De asemenea, dacă în perioada execuției lucrărilor vor fi identificate anumite rețele (care nu erau cuprinse în avize și/sau nu sunt îngropate la adâncimile minime prescrise de normativele în vigoare), ele vor fi protejate sau relocate prin sarcina deținătorului de rețele, după ce se analizează situația împreună cu factorii implicați în derularea investiției.

*g) posibile obligații de servitute :* Nu este cazul

*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 :*

Lucrările se vor desfășura pe platforma existentă a strazilor, nefiind necesare exproprieri.

*i) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent :*

Conform prevederilor Certificatului de Urbanism ce se va emite de către Primăria Orasului Iernut.

j) *existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condițiilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție :*

*NU este cazul*

2.3. *Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus din punct de vedere tehnic și funcțional :*

*a) destinație și funcțiuni :*

Platforma existentă a strazilor are o latime variabilă și este degradată datorită apelor de șiroire care au format fâgașe datorită ineficienței șanțurilor.

Strazile nu prezintă siguranță pentru circulația autovehiculelor, nu are semnalizare orizontală și verticală. În unele puncte vizibilitatea conducătorilor autovehiculelor este foarte redusă, nu sunt amenajate drumurile laterale, nu sunt amenajate intersecțiile etc.,

Pantele transversale ale părții carosabile pe unele porțiuni lipsesc sunt pante inverse și nu sunt convertite sau suprainaltate, de aceea scurgerea apelor pluviale nu este asigurată, santurile fiind colmatate.

Traficul se desfășoară cu viteză mică, autovehiculele și mijloacele de transport trebuie reparate foarte des, deci costul transportului este mai mare decât pe un drum modernizat.

Colectarea apelor pluviale este deficitară. Categoria de Importanța a drumului prevăzut a se moderniza este "C" (construcții de importanță normală, conform HGR nr. 261 / 94). Sistemul rutier adoptat creează posibilitatea ca în funcție de creșterea traficului să se poată majora capacitatea portantă a structurii sistemului rutier.

Destinația propusă este de străzi de folosință locală ce asigură:

- accesul la locuințele din satul Lechința
- accesul populației pentru servicii curente sau ocazionale (școala, spital, agenți economici, alte instituții, etc.);
- accesul în și din rețeaua de străzi, drumuri locale, județene și naționale, inclusiv autostrada A3.

Funcțiuni vizate:

- Circulația rutieră în condiții de siguranță și confort
- Circulația pietonilor în condiții de siguranță și confort
- Scurgerea și evacuarea apelor

Astfel, prin proiect se propune a se realiza următoarele:

- realizarea unui sistem rutier corespunzător
- crearea de trotuare pentru facilitarea transportului pietonal
- asigurarea accesului la proprietăți
- asigurarea scurgerii apelor pluviale

*b) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate :*

Categoria de importanță a construcției cf. HG 766/1997 este "C" (construcții de importanță normală).

Viteza de proiectare va fi de 20 - 40 km/h, deoarece nu se vor face exproprieri de terenuri, strazile fiind existente.

Lățimea părții carosabile este de 3.00-4.00 m, pentru o bandă de circulație.

Elementele geometrice ale strazilor se vor proiecta conform prevederilor standardelor și normelor tehnice în vigoare.

Pentru evacuarea apelor se vor proiecta șanțuri neprotejate, rigole de acostament, după caz.

### *Caracteristicile principale ale construcției*

#### Lucrari de drum

- Clasa tehnică a străzilor:
  - categoria a V-a: principale și secundare, străzile de folosință locală, care asigură accesul la locuințe și pentru servicii curente sau ocazionale.
- Categoria de importanță a construcției: C de importanță normal.
- Viteza de baza: 25 km/h
- Lungimi propuse:

Nr. Crt.	Denumire	Lungime (m)
1	Str. 1 - Tr. 1	169
2	Str. 1 - Tr. 2	60
3	Str. 2	1425
4	Str. 3	240
5	Str. 4	193
6	Str. 5	204
7	Str. 6	472
8	Str. 7	160
9	Str. 8	424
10	Str. 9	579
11	Str. 10	325
12	Str. 11	179
13	Str. 12	100
14	Str. 13	303
15	Str. 14	162
16	Str. 15	130
17	Str. 16 - Tr. 1	148
18	Str. 16 - Tr. 2	61
19	Str. 17	466
20	Str. 18	398
21	Str. 19	240
22	Str. 20	616
23	Str. 21	916
24	Str. 22	515
25	Str. 23	85
26	Str. 24	121
27	Str. 25	187
28	Str. 26	105
29	Str. 27	371
<b>TOTAL</b>		<b>9354</b>

### *In plan orizontal*

Strazile se vor amenaja predominant in aliniament, conform plan de situatie.

Se va lua în vedere sistematizarea pe verticală astfel încât circulația să se desfășoare în condiții de siguranță și confort.

Elementele de gabarit proiectate vor ține cont de: categoria funcțională a străzii, traficul rutier, siguranța circulației, conservarea și protecția mediului, de planurile de urbanism și de amenajare a teritoriului, standardele și normativele în vigoare.

Lucrarile de pod si consolidare nu fac obiectul contractului ele vor face obiectul unui alt contract de servicii.

### *In profil longitudinal*

Strazile proiectate vor urmări linia strazilor existente, respectând declivitatea minimă de 0,2% pentru asigurarea evacuării apelor pluviale. Proiectarea liniei roșii va fi în concordanță cu punctele de cotă obligată existente, accesul la proprietăți și la străzile laterale.

Se va respecta lungimea minimă a pasului de proiectare și raza minimă a curbilor de racordare verticală, conform STAS 10144/3-91.

### *In profil transversal*

Pantele părții carosabile vor fi de 2.50% în acoperis sau panta unică astfel încât scurgerea apelor să se facă înspre borduri ridicate și/sau dispozitive de scurgere a apelor.

Latimea benzii carosabile va fi de 3.00-4.00 m.

Elementele geometrice proiectate în plan orizontal, longitudinal și transversal vor respecta prevederile STAS 10144/1,2,3,4 – Străzi și a Normativelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localități urbane (ordin MT nr. 49/1998) și a Ordonanței nr. 43/1997, privind regimul drumurilor republicată în M.O. partea I nr. 237/29.06.1998, cu modificările și completările ulterioare.

### **Structura rutiera a strazilor**

Structura rutiera va fi din asfalt.

### **Accesele la proprietăți**

Accesele la proprietățile existente se vor realiza astfel încât să se facă racordarea carosabil – acces proprietate., dar să se țină cont și de scurgerea apelor ( se vor avea în vedere podete de 300 corugate).

### **Asigurarea scurgerii apelor**

Apele pluviale se vor colecta prin pantele transversale și longitudinale ale părții carosabile, fiind dirijate la dispozitivele de scurgere proiectate.

## Semnalizare și marcaje rutiere

De a lungul traseului se vor monta indicatoarele rutiere și se vor executa marcajele rutiere, conform SR 1848/1-7, pe baza unui proiect de semnalizare avizat de Poliția Rutieră.

În cadrul proiectului se vor prevedea semnalizări și marcaje atât pe perioada de execuție cât și finale. Acestea, prin grija antreprenorului general, trebuie să conducă la o fluiditate a traficului în condiții de siguranță maximă, să permită conducătorilor auto o orientare facilă către direcțiile de mers, dar și la siguranța maximă a pietonilor.

*c) nivelul de echipare, de finisare și de dotare, exigențe tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare;*

Proiectarea și execuția lucrărilor va fi în conformitate cu normativele și standardele legale în vigoare, folosindu-se elemente pentru asigurarea siguranței și confortului în traficul rutier și ciclist.

*d) număr estimat de utilizatori :*

Locuitori ai Orașului Iernut (conform INS din 2011- 8705 locuitori) , la care se adaugă potențialii turiști atrași de monumentele istorice din satul Deag (estimare 1000 persoane/an).

*e) durata minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse :*

Durata minimă de funcționare va fi stabilită de către proiectant în Programul de urmărire curentă în timp a construcției

*f) nevoi/solicitări funcționale specifice :*

Pentru strazile în cauză, tema de proiectare solicită rezolvarea următoarelor cerințe de calitate:

- proiectarea lucrărilor de modernizare, astfel încât structura rutieră să poată prelua încărcările și presiunile rezultate din traficul de calcul exprimat în osii standard de 115 kN, perioada de perspectivă fiind de 10 ani pentru strazile, având trafic ușor, pe care se va proiecta structură rutieră cu îmbrăcămintă asfaltică;
- realizarea unui profil transversal cu elemente geometrice care să se încadreze în prevederile legale, ținând seama și de constrângerile de lățime date de limita proprietăților adiacente;
- asigurarea scurgerii apelor pluviale în condiții optime prin șanțuri și rigole, poduri, podețe;
- lucrări de siguranță circulației rutiere;
- amenajarea pe minim 15,0 m a drumurilor laterale;
- soluții de recuperare după expirarea perioadei de exploatare;
- lățimea strazilor 3,00-4,00 m;
- acostamente 0, (2x0.50), (2x0.75) m.

Proiectul propus trebuie să corespundă noilor tendințe europene și posibilității de obținere a fondurilor nerambursabile, cu privire la mobilitatea urbană durabilă, încurajarea transportului alternativ și nepoluant în interiorul satului Lechinta prin realizarea de trotuare pentru traficul pietonal și descurajarea utilizării mijloacelor proprii de deplasare cu autoturisme personale.

Astfel prin proiect se propune regenerarea coridorului de mobilitate urbană, modernizarea infrastructurii rutiere și pietonale care să asigure deplasarea pietonilor prin amenajarea trotuarelor de-a lungul strazilor, deplasarea autovehiculelor în condiții de siguranță și confort prin realizarea unui sistem rutier corespunzător, și amenajarea și reconfigurarea intersecțiilor, asigurarea scurgerii și evacuării apelor prin resistemizarea verticală a întregului cartier și înființarea de dispozitive de scurgere a apelor.

*g) corelarea soluțiilor tehnice cu condiționările urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului :*

La elaborarea DALI se vor respecta cerințele certificatului de urbanism, a regulamentului de urbanism al Orasului Iernut, respectiv a acordului de mediu aferent investiției.

*h) stabilirea unor criterii clare în vederea soluționării nevoii beneficiarului.*

Documentația tehnico-economică se va realiza în conformitate cu Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții și Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor și cu celelalte reglementări tehnice în vigoare.

DALI se va elabora în conformitate cu prevederile al H.G. nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul - cadru al documentațiilor tehnico - economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice.

La elaborarea evaluării prețului unitar pe categorii de lucrări, proiectantul va acorda o atenție deosebită întocmirii acestuia. Toate prețurile și tarifele vor fi cele existente pe piață la momentul întocmirii documentației tehnico-economice, dar se vor respecta limitările prevăzute în standardele de costuri din acte normative în vigoare.

#### *2.4. Cadrul legislativ aplicabil și impunerile ce rezultă din aplicarea acestuia :*

- H.G. nr. 907/2016 cu modificările și completările ulterioare, privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;
- Legea nr. 10/1995, privind calitatea în construcții - cu modificările și completările ulterioare;
- ~~Legea 50/1991 privind autorizarea lucrărilor de construcții, republicată - cu completările și modificările ulterioare;~~
- Ordinul 839/2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii 50/1991 - cu completările și modificările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 766/1997, pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții - cu modificările și completările ulterioare;



- Hotărârea Guvernului Nr. 925/1995, pentru aprobarea Regulamentului de verificare și expertizare tehnică de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și a construcțiilor - cu modificările și completările ulterioare;
- Specificația tehnică pentru proiectarea, execuția și exploatarea drumurilor cu o singură bandă de circulație din mediul rural ST-022-199 aprobat cu Ordinul M.L.P.A.T nr. 66/N/2000;
- Normativ privind întreținerea și repararea drumurilor publice Indicativ AND 554-2002;
- Hotărârea Nr. 273/1994 privind aprobarea Regulamentului de recepție a lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora, - cu modificările și completările ulterioare;
- Legea securității și sănătății în muncă nr. 319/2006 cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului nr. 1425/2006 privind aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii securității și sănătății în muncă nr. 319/2006;
- Hotărârea Guvernului nr. 300/2006 privind cerințele minime de securitate și sănătate pentru șantierele temporare sau mobile;
- Ordinul M.L.P.T.L. nr. 1992/2002 pentru aprobarea reglementării tehnice "Norme de prevenire și stingere a incendiilor specifice activităților din domeniul lucrărilor publice, transporturilor și locuinței. Prevederi generale", indicativ NP-073-02;
- Normativ de siguranță la foc a construcțiilor - P 118-99;
- Ordinul nr. 712/2005 al ministrului Administrației și Internelor pentru aprobarea Dispozițiilor generale privind instruirea în domeniul prevenirii și stingerii incendiilor și instruirea în domeniul protecției civile – cu completările și modificările ulterioare;
- Ordinul nr. 786/2005 privind modificarea și completarea Ordinului ministrului administrației și internelor nr. 712/2005 pentru aprobarea Dispozițiilor generale privind instruirea în domeniul prevenirii și stingerii incendiilor și instruirea în domeniul protecției civile;
- Standardele în vigoare la data întocmirii documentațiilor de proiectare și execuție a lucrărilor;
- Normative de stat și departamentale valabile la aceleași faze de elaborare a lucrării.

SC EUROPA PROIECT SRL  
Ing. Oana Sanda

*Oana Sanda*

