

HOTĂRÂREA NR.346 din 8 decembrie 2023
privind aprobarea Notei conceptuale și a Temei de proiectare pentru obiectivul de
investiții: "TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1"

CONSILIUL JUDEȚEAN HUNEDOARA;

Având în vedere proiectul de hotărâre nr.356/2023 inițiat de Președintele Consiliului Județean Hunedoara, domnul Laurențiu Nistor, referatul de aprobare nr.27547/2023, raportul de specialitate nr.27549/2023 al Direcției dezvoltare locală – Serviciul investiții din cadrul aparatului de specialitate al consiliului județean, avizul nr.930/2023 al Comisiei de studii, prognoze economico-sociale, buget, finanțe, administrarea domeniului public și privat al județului, avizul nr.931/2023 al Comisiei privind organizarea, dezvoltarea urbanistică, realizarea lucrărilor publice, protecția mediului, conservarea monumentelor istorice și de arhitectură și avizul nr.932/2023 al Comisiei juridică, apărarea ordinii publice, respectarea drepturilor omului și a libertăților cetățenești;

Văzând Hotărârea Consiliului Județean Hunedoara nr.190/2023 privind aprobarea acordului de parteneriat încheiat între Județul Hunedoara, prin Consiliul Județean Hunedoara și Compania Națională a Infrastructurii Rutiere S.A. (CNAIR) în vederea realizării obiectivului "Elaborarea studiului de fezabilitate pentru obiectivul de investiții TransRegio Hunedoara – Sântuhalm – A1";

Văzând Acordul de parteneriat nr.21815/10.10.2023 încheiat între Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA și Consiliul Județean Hunedoara;

În conformitate cu prevederile art. 1 alin.(1) și alin.(2), art. 3 și art. 4 ale Hotărârii Guvernului 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;

În temeiul prevederilor art.44 alin.(1) din Legea nr.273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

În baza prevederilor art.173 alin. (1) lit. b, lit. d, alin.(3) lit. f și alin. (5), lit. I, din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul prevederilor art.196 alin.(1) lit.a din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă Nota conceptuală și Tema de proiectare pentru obiectivul de investiții "**TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1**", conform anexei, care face parte integrantă din prezenta hotărâre;

Art.2. (1) Prezenta hotărâre va fi dusă la îndeplinire de către Direcția Dezvoltare Locală prin Serviciul Investiții din cadrul aparatului de specialitate al Consiliului Județean și va fi comunicată către Instituția Prefectului - Județul Hunedoara, Direcția Dezvoltare Locală,

Serviciul Investiții, Compartimentul Achiziții Publice și Serviciul Buget, Financiar, Contabilitate din cadrul aparatului de specialitate al Consiliului Județean Hunedoara, prin grija Serviciului de Administrație Publică Locală și Relații publice din cadrul aparatului de specialitate al Consiliului Județean Hunedoara;

(2) Prezenta hotărâre poate fi contestată în termenul și condițiile Legii nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

PREȘEDINTE,
Laurențiu Nistor

CONTRASEMNEAZĂ:
SECRETAR GENERAL AL JUDEȚULUI,
Daniel Daș



ANEXA
LA HOTĂRÂREA CONSILIULUI JUDEȚEAN HUNEDOARA
NR. 346 / 2023

Prezenta anexă conține 11 file

PREȘEDINTE,
Laurențiu NISTOR

CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR GENERAL AL JUDEȚULUI,
Daniel DAN



Întocmit,
Mircea Davidescu

BENEFICIAR: U.A.T. JUDEȚUL HUNEDOARA

Nr.27542/ 07,12,2023

**APROBAT:
PREȘEDINTE,
Laurențiu NISTOR**

NOTĂ CONCEPTUALĂ

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTIȚII PROPUȘ

1.1.Denumirea obiectivului:

TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1

1.2. Ordonator principal de credite:

Președintele Consiliului Județean Hunedoara

1.3.Ordonator de credite secundar: -

1.4.Beneficiarul investiției:

Județul Hunedoara

2. NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA INVESTIȚIEI

2.1. Scurtă prezentare privind:

a) Deficiențe ale situației actuale

Județul Hunedoara se afla localizat în vestul României și face parte din Regiunea de Dezvoltare Vest. Este așezat pe cursul mijlociu al râului Mureș, în vecinătatea Munților Apuseni(N), Orastiei și Sureanu(S-E), Retezat - Godeanu, Valcan și Parang (S) și Poiana Rusca (S-V). Județul se întinde pe o suprafață de 7063 km/p și o populație de cca 550 mii locuitori.

Din punct de vedere fizico-geografic arealul se suprapune Depresiunii Cernei și Culoarului Deveii. În perioada 2021-2030, România va beneficia de mai multe instrumente de finanțare, prezentate în cadrul Programului Investițional 2021-2030. Astfel, Programul Operațional (POT) 2021-2027 a fost elaborat pentru a răspunde nevoilor de dezvoltare ale României identificate în Acordul de Parteneriat 2021-2027 și în acord cu Raportul de țară și Recomandările specifice de Țară. Prin urmare principala provocare pe care POT 2021-2027 va trebui să o rezolve o reprezintă recuperarea decalajului de dezvoltare a infrastructurii de transport a României, de a adapta inclusiv utilizarea duală a infrastructurii de transport și de a asigura în același timp atingerea obiectivelor europene de reducere a emisiilor de carbon și transferul spre o mobilitate durabilă și sigură.

b) Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții

Prin aceasta investiție se asigură conectivitatea la rețelele principale de transport din România și țările vecine prin rețeaua de transport European TEN-T, precum și creșterea accesibilității tranzitului național aferent proiectului de drum.

Totodată prin realizarea acestui proiect se va asigura creșterea calității vieții din cadrul municipiului Hunedoara și a localităților limitrofe, prin atragerea investitorilor, crearea de noi locuri de muncă, ținând cont de faptul că în municipiul Hunedoara există un parc industrial având o suprafață de 20,23 ha iar în orășul Calan există un parc industrial cu o suprafață de 40 ha.

Tranzitul către cele mai apropiate aeroporturi (Sibiu, Timișoara), către țările vecine și legătura dintre județe se va decongestiona prin implementarea acestui proiect, ceea ce va avea impact asupra scăderii numărului de accidente, reducerea poluării fonice și a concentrației gazelor cu efect de seră din atmosferă. Pe de altă parte, dezvoltarea rețelei rutiere, într-o manieră echilibrată la nivelul țării va conduce la creșterea atractivității acestor regiuni pentru investiții și implicit crearea de noi locuri de muncă și creșterea dinamicii mediului de afaceri.

c) Impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții

Impact negativ în dezvoltarea zonei, a conectivității la rețelele principale de transport din România și țările vecine prin rețeaua de transport European TEN-T, precum și creșterea accesibilității tranzitului național aferent proiectului de drum.

Impact negativ asupra siguranței traficului rutier.

Impactul negativ asupra mediului înconjurător.

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

Din punct de vedere național, demersul de identificare al coridoarelor de conectivitate a fost inițiat în cadrul Programului Investițional pentru dezvoltarea infrastructurii de transport pentru perioada 2021-2030.

Pentru dezvoltarea unei rețele rutiere sustenabile din punct de vedere economic dar și performantă atât la nivel național cât și la nivel internațional analiza în lungul unor coridoare de conectivitate se dovedește a fi absolut necesară. Coridoarele de conectivitate au fost stabilite atât ca legătură între principalele regiuni de dezvoltare a României, dar și în lungul unor aliniamente care să conecteze poli de creștere economică și centrele industriale ale României (cele existente sau potențiale).

TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1 reprezintă un proiect care este în acord cu strategiile Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, fiind cuprins în cadrul PI 2021-2030 - *lista proiectelor de drumuri de conectivitate și transregio*, fiind finanțabil în cadrul Programului Operațional Transport 2021-2027.

În consecință, drumul *TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1*, împreună cu proiectul de drum *TransRegio (A1) - Simeria - Petroșani - Tg. Jiu* realizează legătura la Coridorul de Conectivitate 1 (CC1 - Transcarpați: Constanța - București - Pitești - Sibiu - Sebeș - Deva - Lugoj - Timișoara - Arad - Nădlac II).

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

În ceea ce privește dezvoltarea infrastructurii de transport în cadrul arealului analizat, se regăsesc o serie de investiții rutiere care sunt cuprinse în *Programul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport 2021 - 2030*. Astfel, în cadrul documentului strategic este cuprins drumul *TransRegio (A1) - Sântuhalm - Hunedoara*.

Drumul *TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1*, împreună cu proiectul de drum *TransRegio (A1) - Simeria - Petroșani - Tg. Jiu* realizează legătura la Coridorul de Conectivitate 1 (CC1 - Transcarpați: Constanța - București - Pitești - Sibiu - Sebeș - Deva - Lugoj - Timișoara - Arad - Nădlac II).

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

Se urmărește ca investiția să aibă un impact pozitiv din punct de vedere economic, social și de mediu prin:

- creșterea accesibilității tranzitului național aferent proiectului de drum.
- creșterea siguranței traficului rutier, creșterea vitezei de circulație și reducerea duratelor de transport;
- facilitarea accesului în regiune în condiții normale de confort și de securitate;
- dezvoltarea rețelei rutiere, într-o manieră echilibrată la nivelul țării va conduce la creșterea atractivității aceste regiuni pentru investiții și implicit crearea de noi locuri de muncă și creșterea dinamicii mediului de afaceri.

3. ESTIMAREA SUPORTABILITĂȚII INVESTIȚIEI PUBLICE

3.1. Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții

Valoarea totală pentru execuția obiectivului de investiții este de **240.000.000,00 lei fără TVA și 283.969.700,00 lei cu TVA,**

La acest cost se adaugă costurile necesare pentru implementarea intersecțiilor de tipul sensurilor giratorii și nodurilor rutiere. Minimul de astfel de intersecții, pentru realizarea conexiunii optime la rețeaua rutieră deja existentă și proiectată este de o intersecție tip sens giratoriu și două noduri rutiere. Costul total pentru implementarea acestor intersecții va fi determinat ulterior de către proiectant.

Calculul exact al cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții se va face după elaborarea documentațiilor în toate fazele de proiectare.

3.2. Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea pe faze a documentațiilor tehnico-economice

- 3.927.000,00 lei cu TVA pentru elaborarea documentației Studiu de fezabilitate
- 297.500,00 pentru documentatii pentru obtinere avize/acorduriavize
- 267.750,00 lei cu TVA pentru studiul geotehnic
- 150.000,00 lei cu TVA pentru expertiza tehnică
- 59.500,00 lei cu TVA pentru studiul topografic
- 595.000,00 lei cu TVA pentru PUZ
- 5.117,000,00 lei cu TVA pentru elaborare PT + DDE, verificare

3.3. Surse identificate pentru finanțarea cheltuielilor estimate

Finanțarea acestui proiect se face prin Programul Operational de Transport 2021-2027, Axa 2 Imbunatatirea conectivitatii prin dezvoltarea infrastructurii rutiere pentru accesibilitate teritoriala, prin CNAIR.

4. INFORMAȚII PRIVIND REGIMUL JURIDIC, ECONOMIC ȘI TEHNIC AL CONSTRUCȚIEI

Drumul proiectului TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1– prima secțiune (modernizare) este cuprins în domeniul public al județului Hunedoara, respectiv a doua secțiune (drumul nou de legatură)- domenii/ suprafete private.

5. PARTICULARITĂȚI ALE AMPLASAMENTULUI PROPUȘ PENTRU REALIZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

a) Amplasamentul obiectivului de investiții TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1 este constituit din 2 elemente distincte: prima parte a aliniamentului se suprapune peste traseul actual al DJ687, până în apropierea intersecției cu DN7, cea de-a doua se constituie sub forma unei propuneri de drum nou de conexiune la Autostrada A1, Pentru prima parte a aliniamentului se recomandă acțiuni de modernizare a drumului și aducerea la standarde tehnice de drum TransRegio (conform Master Planului General de Transport al României, HG 666/2016 și Programului Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii 2021 - 2030 - HG 1312/30.12.2021). Drumul nou de conexiune are ca punct de pornire intersecția cu actualul DJ687 (km 0+000), intersecție de tip sens giratoriu, și continuă pe o direcție generală nord-est. La km 0+100 traversează râul Cerna, canalizat în acest sector, iar la km 0+500 se intersectează cu DN7, intersecție prevăzută cu un nod rutier. La km 1+550 propunerea de drum traversează CF200 cu o structură de tip pod, cu o înălțime de 7 metri, având în vedere că este o cale ferată dublă electrificată. La km 1+600 propunerea de aliniament intersectează LEA 110 kV, ocolind stâlpii de electricitate și menținând direcția generală nord-est. La km 4+100 intersectează R. Mureș, traversarea fiind făcută cu o structură de tip pod, la km 4+550 este intersecția cu Autostrada A1, prevăzută cu nod rutier.

Profilul transversal al aliniamentului se caracterizează printr-o lățime a părții carosabile de 19 m cu patru benzi, câte 2 benzi pe sens (fiecare cu o lățime de 3.5 m) și 1 banda de acostament (fiecare cu lățime de 2.5 m). Intersecțiile cu infrastructura rutieră existentă se realizează prin sensuri giratorii.

patru benzi de circulație (4 x 3.5 m);

două zone de acostament (2 x 2.5 m).

b) Relații cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile:

Din punctul de vedere al localităților, aliniamentul propus pentru drumul TransRegio- Sântuhalm - A1, se desfășoară pe teritoriul a patru unități administrativ-teritoriale, respectiv UAT Hunedoara, Deva, Simeria și Harau. Aliniamentul propus intersectează rețeaua rutieră existentă, astfel stabilindu-se legături rutiere cu DN7, Autostrada A1.

Drumul nou de conexiune are ca punct de pornire intersecția cu actualul DJ687 (km 0+000), intersecție de tip sens giratoriu, și continuă pe o direcție generală nord-est. La km 0+100 traversează râul Cerna, canalizat în acest sector, iar la km 0+500 se intersectează cu DN7, intersecție prevăzută cu un nod rutier. La km 1+550 propunerea de drum traversează CF200 cu o structură de tip pod, cu o înălțime de 7 metri, având în vedere că este o cale ferată dublă electrificată. La km 1+600 propunerea de aliniament intersectează LEA 110 kV, ocolind stâlpii de electricitate și menținând direcția generală nord-est. La km 4+100 intersectează R. Mureș, traversarea fiind făcută cu o structură de tip pod, iar la km 4+550 este intersecția cu Autostrada A1 prevăzută cu nod rutier

c) Surse de poluare existente în zonă: Nu este cazul

d) Particularități de relief: zona depresionara, suprafețe plane;

e) Nivel de echipare tehnico-edilitară: se va stabili în urma avizelor cerute/ obținute în baza Certificatului de Urbanism

f) Existența unor eventuale rețele tehnico-edilitare în amplasament care ar necesita relocalate/protejate: se va stabili în urma avizelor cerute/ obținute în baza Certificatului de Urbanism

g) Posibile obligații de servitute: -

h) Condiționări constructive determinate de starea tehnică a unor construcții existente în amplasament: construcții existente/ proprietăți private, unitati industriale;

i) Reglementări urbanistice aplicabile zonei: Plan Urbanistic Zonal nou

j) Existența de monumente istorice /de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona învecinată și a condițiilor specifice unor zone protejate:

Bunurile Patrimoniului Cultural care sunt protejate și pot impune anumite restricții în ceea ce privesc lucrările de construire. În arealul de studiu au fost identificate 54 situri ale patrimoniului cultural, 44 fără localizare exactă și 10 cu localizare exactă. Astfel, nu se poate stabili exact raportul dintre propunerea de aliniament și aceste situri arheologice, pentru cele fără localizare exactă, iar cel mai apropiat sit cu localizare exactă se află poziționat la aproximativ 6 km față de propunerea de drum.

6. DESCRIEREA SUCCINTĂ A OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII PROPUȘ DIN PUNCT DE VEDERE TEHNIC ȘI FUNCȚIONAL

a) Destinație și funcțiuni:

Proiectul TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1 reprezintă un proiect rutier care este în acord cu cerințele de conectivitate impuse de Programul Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii de Transport 2021-2030. Drumul TransRegio reprezintă un proiect de infrastructură de transport pentru creșterea accesibilității localităților la rețeaua rutieră primară, prin reducerea timpilor de călătorie și creșterea siguranței rutiere. Astfel, drumul TransRegio propus va crește accesibilitatea și mobilitatea din localitățile traversate, către și dinspre rețeaua rutieră primară de autostrăzi și drumuri expres a României.

b) Caracteristici, parametri și date tehnice specifice preconizate:

Drumul va avea următoarea configurație geometrică:

- Profilul transversal al aliniamentului se caracterizează printr-o lățime a părții carosabile de 19 m cu patru benzi, câte o bandă pe sens (fiecare cu o lățime de 3.5 m) și două sectoare de acostament (fiecare cu lățime de 2.5 m). Intersecțiile cu infrastructura rutieră existentă se realizează prin sensuri giratorii, astfel s-au identificat două intersecții.

- Profilul transversal al drumului propus este unul standard, în corelație cu *Normele tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor - OMT 26/2020*. Aceasta are o lățime de 19 m (9.5 m/sens) și care cuprinde:

patru benzi de circulație (4 x 3.5 m);

două zone de acostament (2 x 2.5 m).

- Lungime traseu proiectat = 13,8 km:

9.35 km modernizare drum existent;

4,45 km drum nou de legatura.

c) Durata minima de funcționare apreciata:

Durata minima de funcționare este 20 ani, conform Hotărârii nr. 2139 din 30.11.2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe.

d) Nevoi/ solicitari functionale specifice

Investiția trebuie să asigure circulația în condiții optime, să respecte prevederile reglementărilor tehnice în vigoare, atât din punct de vedere al siguranței circulației rutiere, al exigențelor tehnice, să asigure conectivitatea municipiului Hunedoara la rețelele principale de transport din România și țările vecine prin rețeaua de transport europeană TEN-T, precum și creșterea accesibilității tranzitului național aferent proiectului de drum.

7. JUSTIFICAREA NECESITĂȚII ELABORĂRII DOCUMENTAȚIILOR TEHNICE

Toate fazele de elaborare a documentatiilor tehnice sunt reglementate de H.G. 907/2016, cu modificarile si completarile ulterioare, cu respectarea Legii 10/1995 actualizată și legii 50/1991 actualizată.

Director Executiv DDL

Ciprian RACHITA

Sef Serviciu Investiții

Lia Goanța

Întocmit,

Mircea Davidescu

TEMA DE PROIECTARE

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTIȚII PROPUȘ

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

“TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1”

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

Președintele Consiliului Județean Hunedoara

1.3. Ordonator de credite (secundar, tertiar)

-

1.4. Beneficiarul investiției

Județul Hunedoara

1.5. Elaboratorul temei de proiectare

Direcția de Dezvoltare Locală- Serviciul Investiții

2. DATE DE IDENTIFICARE A OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

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

Prima secțiune (modernizare) este cuprinsă în domeniul public al județului Hunedoara conform HG 1352/2001, Anexa1 – Inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al județului Hunedoara, respectiv, a doua secțiune (drumul nou de legătură)- domenii/ suprafețe private.

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);

Din punctul de vedere al localităților, aliniamentul propus pentru drumul TransRegio- Sântuhalm - A1, se desfășoară pe teritoriul a patru unități administrativ-teritoriale, respectiv UAT Hunedoara, Deva, Simeria și Harau. Aliniamentul propus intersectează rețeaua rutieră existentă, astfel stabilindu-se legături rutiere cu DN7 și Autostrada A1. Profilul transversal se caracterizează printr-o lățime a părții carosabile de 19 m cu patru benzi, câte o bandă pe sens (fiecare cu o lățime de 3.5 m) și două sectoare de acostament (fiecare cu lățime de 2.5 m).

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

Drumul nou de conexiune are ca punct de pornire intersecția cu actualul DJ687 (km 0+000), intersecție de tip sens giratoriu, și continuă pe o direcție generală nord-est. La km 0+100 traversează R. Cerna, canalizat în acest sector, iar la km 0+500 se intersectează cu DN7, intersecție prevăzută cu un nod rutier. La km 1+550 propunerea de drum traversează CF200 cu o structură de tip pod, cu o înălțime de 7 metri, având în vedere că este o cale ferată dublă electrificată. La km 1+600 propunerea de aliniament intersectează LEA 110 kV, ocolind stâlpii de electricitate și menținând direcția generală nord-est. La km 4+100 intersectează râul Mureș, traversarea fiind făcută cu o structură de tip pod, la km 4+550 este intersecția cu Autostrada A1, prevăzută cu nod rutier.

c) surse de poluare existente in zona;

- Nu este cazul

d) particularități de relief;

Drumul TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1-DJ107 se află localizat în vestul României, la nivelul județului Hunedoara. Din punct de vedere fizico-geografic arealul se suprapune Depresiunii Cernei și Culoarului Devei. Se încadrează în zona depresionară, suprafețe plane. Suprafețele forestiere au fost luate în considerare respectiv se dorește ocolirea acestora. În arealul de studiu au fost identificate parcele cu vegetație în special în proximitatea rețelei hidrografice din arealul de studiu.

Ariile protejate reprezintă un alt factor care a fost luat în considerare pentru trasarea aliniamentului, s-a dorit evitarea traversării unor astfel de suprafețe declarate arii protejate. Cea mai apropiată arie protejată este situată la aproximativ 4km m față de propunerea de aliniament.

e) nivel de echipare tehnico-edilitara al zonei și posibilități de asigurare a utilităților;

În zona studiată există utilități – apa, curent, gaz, telefonie.

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

Se vor stabili în urma avizelor cerute/ obținute în baza Certificatului de Urbanism

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; Construcții existente/ proprietăți private, unități industriale.

i) reglementari urbanistice aplicabile zonei conform documentatiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal si regulamentul local de urbanism aferent;

Investiția se va încadra în planul urbanistic zonal

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

Bunurile Patrimoniului Cultural care sunt protejate și pot impune anumite restricții în ceea ce privesc lucrările de construire. În arealul de studiu au fost identificate 54 situri ale patrimoniului cultural, 44 fără localizare exactă și 10 cu localizare exactă. Astfel, nu se poate stabili exact raportul dintre propunerea de aliniament și aceste situri arheologice, pentru cele fără localizare exactă, iar cel mai apropiat sit cu localizare exactă se află poziționat la aproximativ 6 km față de propunerea de drum.

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

a) destinație și funcțiuni;

Destinația și funcțiunea construcției este drum la standarde tehnice de drum TransRegio (conform Master Planului General de Transport al României, HG 666/2016 și Programului Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii 2021 - 2030 - HG 1312/2021).

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

În urma proiectării se va urmări să fie îndeplinite următoarele caracteristici:

În profil transversal lățimea părții carosabile de 19 m cu patru benzi, câte 2 benzi pe sens (fiecare cu o lățime de 3.5 m) și 1 banda de acostament (fiecare cu lățime de 2.5 m). Intersecțiile cu infrastructură rutieră existentă se realizează prin sensuri giratorii.

Profilul transversal al drumului propus este unul standard, în corelație cu *Normele tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor - OMT 26/2020*. Aceasta are o lățime de 19 m (9.5 m/sens) și care cuprinde:

- patru benzi de circulație (4 x 3.5 m);
 - două zone de acostament (2 x 2.5 m).
- Lungime traseu proiectat =13,8 km:
- 9.35 km modernizare drum existent;
 - 4,45 km drum nou de legatura.

c) nivelul de echipare, de finisare si de dotare, exigente tehnice ale constructiei in conformitate cu cerintele functionale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare;

Pentru a urma recomandările privind standardele tehnice din cadrul *Master Planului General de Transport al României*, cu toate modificările și completările ulterioare (HG666/2016; HG 1312/2021), aliniamentul propus respectă toate caracteristicile geometrice în plan și în profil care să permită viteze sporite de deplasare, în condiții de siguranță.

Astfel, prin tehnici GIS, utilizând modelul digital de elevație al terenului și puncte fixe ale aliniamentului (areale unde aliniamentul va intersecta suprafața topografică) au fost determinate tipurile de amenajări necesare (pentru fiecare 25 m de aliniament) în vederea implementării proiectului de drum TransRegio, pe baza gradientului topografic dintre punctele fixe.

Propunerea de aliniament pentru drumul TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1 se constituie din 2 elemente distincte: prima parte a aliniamentului se suprapune peste traseul actual al DJ687, până în apropierea intersecției cu DN7, cea de-a doua se constituie sub forma unei propuneri de drum nou de conexiune la Autostrada A1. Pentru prima parte a aliniamentului se recomandă acțiuni de modernizare a drumului și aducerea la standarde tehnice de drum TransRegio (conform *Master Planului General de Transport al României, HG 666/2016 și Programului Investițional pentru Dezvoltarea Infrastructurii 2021 - 2030 - HG 1312/30.12.2021*). Drumul nou de conexiune are ca punct de pornire intersecția cu actualul DJ687 (km 0+000), intersecție de tip sens giratoriu, și continuă pe o direcție generală nord-est. La km 0+100 traversează R. Cerna, canalizat în acest sector, iar la km 0+500 se intersectează cu DN7, intersecție prevăzută cu un nod rutier. La km 1+550 propunerea de drum traversează CF200 cu o structură de tip pod, cu o înălțime de 7 metri, având în vedere că este o cale ferată dublă electrificată. La km 1+600 propunerea de aliniament intersectează LEA 110 kV, ocolind stâlpii de electricitate și menținând direcția generală nord-est. La km 4+100 intersectează râul. Mureș, traversarea fiind făcută cu o structură de tip pod, la km 4+550 este intersecția cu Autostrada A1, prevăzută cu nod rutier.

d) număr estimat de utilizatori;

Pentru a extrage datele de trafic aferente drumului TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1-DJ107 a fost rulat Modelul Național de Transport, pentru anul 2040 în scenariul de tip Do All. În cadrul Modelului Național de Transport, drumul TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1 prezintă un trafic mediu de aproximativ 8670 vehicule etalon, conform Modelului Național de Transport.

Din punct de vedere demografic, drumul TransRegio Hunedoara - Sântuhalm - A1 propus traversează areale populate care însumează aproximativ 154 mii de locuitori (date din anul 2020).

e) durata minima de funcționare, apreciata corespunzător destinației/funcțiilor propuse;
Durata minima de funcționare apreciata va fi de 20 de ani.

f) nevoi/solicitari functionale specifice;
Nu este cazul.

g) corelarea solutiilor tehnice cu conditionarile urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului;

Corelările soluțiilor tehnice care se vor prevedea prin proiect vor fi în conformitate cu avizele și acordurile obtinute prin Certificatul de Urbanism eliberat.

h) stabilirea unor criterii clare in vederea solutionarii nevoii beneficiarului.

In urma elaborarii documentatiei tehnico-economice se vor stabili masuri de realizare a obiectivului de investitii privind nivelul de calitate necesar conform destinației constructiei si conform normativelor tehnice in vigoare la data elaborarii proiectului.

2.4. Cadrul legislativ aplicabil si impunerile ce rezulta din aplicarea acestuia

Hotărârea de Guvern nr.907/ 2016 privind etapele de elaborare si conținutul cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice

Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

Legea 82/98 privind aplicarea Ordonanței Guvernului nr. 43/97 privind regimul drumurilor;

Ordinul M.T. nr.1296/2017 pentru stabilirea normelor privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor;

Ordinul M.T. nr. 49/1998 pentru stabilirea normelor privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane ;

NP 116-04-Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru strazi;

NE 033-05 -Normativ pentru intretinerea si repararea strazilor;

SR EN 12697-1: Mixturi asfaltice. Metode de incercare pentru mixturi asfaltice preparate la cald. Partea 1: Continut de liant solubil

SR EN 12697-6: Mixturi asfaltice. Metode de incercare pentru mixturi asfaltice preparate la cald. Partea 6: Determinarea densității aparente a epruvetelor bituminoase

Instructiuni tehnice departamentale PD 177/2001 privind dimensionarea sistemelor rutiere suple si semirigide;

Normativ AND 554-2002 privind intretinerea si repararea drumurilor publice;

STAS 1709/1,2-1990 privind degradarile din inghet – dezghet;

STAS 863/1985 privind elementele geometrice ale traseelor;

STAS 10796/1/1997 si STAS 10796/2/1979 privind colectarea si evacuarea apelor provenite din precipitatii.

SR EN 13108-1: Mixturi asfaltice. Specificatii pentru materiale. Partea 1: Betoane asfaltice

SR EN 13108-5: Mixturi asfaltice. Specificatii pentru materiale. Partea 5: Beton asfaltic cu continut ridicat de mastic

SR EN 13108-7: Mixturi asfaltice. Specificatii pentru materiale. Partea 7: Betoane asfaltice drenante

SR EN 12620: Agregate pentru beton;

SR EN 13242: Agregate din materiale nelegate sau legate hidraulic pentru utilizare in lucrari de inginerie civila si in constructia de drumuri;

Norme specifice de protectie a muncii in activitatea de intretinere, reparatii si exploatare a drumurilor.

SR EN 1426:2007 - "Bitum si lianti bituminosi. Determinarea penetratiei cu ac"

SR EN 1427:2007 - "Bitumuri. Determinarea punctului de inmuiere. Metoda cu inel si bila "

SR EN 12593:2007 - "Bitumuri si lianti bituminosi. Determinarea punctului de rupere Fraass"

SR 61:1997 - "Bitumuri. Determinarea ductilitatii"

STAS 10473-1:1987 - "Straturi din agregate naturale sau pamanturi stabilizate cu ciment"

STAS 1907/2-90 - Actiunea fenomenului de inghet-dezghet de lucrari de drumuri. Prevenirea si remediarea degradarilor din inghet-dezghet. Prescriptii de calcul;

SR EN 932/1-1998, 2-03, 3-98, 5-01, 6-01 - incercari pentru determinarea caracteristicilor generale ale agregatelor;

SR EN 933/1-2002, 2-98, 3-02, 4-02, 5-01, 6-02, 7-01, 8-01, 9- 01, 10-01 - incercari pentru determinarea caracteristicilor geometrice ale agregatelor;

SR EN 1097/1-1998, 2-02, 3-02, 4-01, 5-01, 6-02, 7-01, 8- 03, 9-02, 10-03 - incercari pentru determinarea caracteristicilor mecanice si fizice ale agregatelor;

NE 014-2002-Normativ pentru executarea lucrarilor de reparatii a drumurilor cu beton rutier.

Legislația nu este limitativă.

Director executiv DDL

Ciprian Răchită

Şef Serviciu Investiții

Lia Goanța

Intocmit

Mircea Davidescu