

92/18.09.2019

ROMANIA  
JUDEȚUL MUREȘ  
ORAȘUL LUDUȘ  
CONSILIUL LOCAL

Avizat pentru legalitate,  
Secretar,  
jr. Giurged Eugenia

**Proiect de hotărâre  
din 24 septembrie 2019**

*privind aprobarea notei conceptuale pentru obiectivul de investiții  
"Pod rutier peste râul Mureș", Orașul Luduș, județul Mureș*

Consiliul Local al Orașului Luduș întrunit în ședință ordinară de lucru,  
Văzând referatul de aprobare nr. 39016 din 18.09.2019 întocmit de primarul orașului  
Luduș, precum și rapoartele de avizare ale Comisiilor de specialitate "B.F.C. și F.E.", „Juridică”,  
„U.A.T. și P.M.” și „A.D.P.P. și A.P.L.”,

Analizând prevederile:

- art. 1, alin. (2), art. 3, 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,
- Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare,
- Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare

În temeiul prevederilor art. 129, alin. (2) lit. "b" și lit. "c", art. 196 alin. (1), lit. "a" coroborat cu art. 139, alin. (1) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ,

**Hotărâște:**

**Art. 1** Se aprobă nota conceptuală pentru obiectivul de investiții "Pod rutier peste râul Mureș", Orașul Luduș, județul Mureș, conform Anexei, parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art. 2** Se împuternicește primarul orașului Luduș să semneze toate documentele necesare realizării obiectivului propus la art. 1 din prezenta hotărâre.

**Art. 3** Hotărârea Consiliului Local nr. 85 din 30.07.2019 își încetează aplicabilitatea.

**Art. 4** Cu aducerea la îndeplinire se încredințează primarul orașului Luduș, prin Serviciul "Investiții, Achiziții și Domeniul Public" din cadrul Primăriei Luduș.

*Un exemplar din prezenta hotărâre se comunică:*

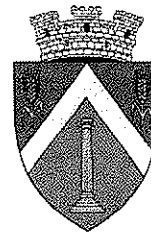
- Instituției Prefectului - județul Mureș,
- Primarului orașului Luduș,
- Serviciului "I.A.D.P.",
- Biroului "B.F.C.R.U.",
- Spre afișare.

**Inițiator,  
Primar,  
Moldovan Ioan-Cristian**



## PRIMĂRIA ORAȘULUI LUDUȘ

Bd. 1 Decembrie 1918, nr. 26, cod poștal 545200, jud. Mureș  
Telefon 0265-411716, Fax: 0265-413402  
e-mail: ludus@cjmures.ro; web: www.ludus.ro



Operator de date cu caracter personal 2183

Date cu caracter personal prelucrate în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2016/679  
Nr. 39016 din 18.09.2019

### Referat de aprobare

*la proiectul de hotărâre privind aprobarea notei conceptuale pentru obiectivul de investiții  
"Pod rutier peste râul Mureș", Orașul Luduș, județul Mureș*

În cursul anului 2017, UAT Orașul Luduș a achiziționat servicii de elaborare a unei expertize tehnice pentru obiectivul pod peste râul Mureș, orașul Luduș, DJ 107G, km 32+372. Raportat la concluziile expertizei tehnice, executivul a solicitat Companiei Naționale de Investiții – "C.N.I." S.A. includerea obiectivului de investiții în Programul Național de Construcții de Interes Public sau Social, Subprogramul "Lucrări în primă urgență", în vederea realizării lucrărilor de modernizare ce se impun.

Unul din documentele pe care beneficiarii trebuie să le depună pentru înscrierea unui obiectiv de investiții în cadrul Programului Național de Construcții de Interes Public sau Social (PNCIPS) este nota conceptuală aprobată de autoritatea deliberativă. În acest sens a fost adoptată hotărârea Consiliului Local Luduș nr. 85 din 30.07.2019.

După transmiterea documentelor adoptate, în urma discuțiilor telefonice purtate cu angajați din cadrul C.N.I. S.A., s-a constatat ca titlul obiectivului de investiții nu coincide cu denumirea înscrisă în lista sinteză aprobată de C.N.I., motiv pentru care se impune modificarea denumirii din "Pod peste râul Mureș – Luduș, DJ 107G km 32+372 – Lucrări de intervenție în primă urgență" în "Pod rutier peste râul Mureș", Orașul Luduș, județul Mureș.

În temeiul prevederilor art. 129, alin. (2) lit. "b" și lit. "c", art. 196 alin. (1), lit. "a" coroborat cu art. 139, alin. (1) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, se supune spre dezbatere proiectul de hotărâre întocmit.

**Primarul orașului Luduș,  
Moldovan Ioan-Cristian**



## PRIMĂRIA ORAȘULUI LUDUȘ

B-dul 1 Decembrie 1918, Nr. 26; Județul Mureș

Tel: 0265-411548; Fax: 0265-413402;

e-mail: ludus@cjmures.ro; web: www.ludus.ro



Nr. 39020 din 18.09.2019

**Aprobat**  
**Primar**  
**Moldovan Ioan-Cristian**

### Raport de specialitate

*la proiectul de hotărâre privind aprobarea notei conceptuale pentru obiectivul de investiții  
"Pod rutier peste râul Mureș", Orașul Luduș, județul Mureș*

În cursul anului 2017, UAT Orașul Luduș a achiziționat servicii de elaborare a unei expertize tehnice pentru obiectivul pod peste râul Mureș, orașul Luduș, DJ 107G, km 32+372. Raportat la concluziile expertizei tehnice, executivul a solicitat Companiei Naționale de Investiții – "C.N.I." S.A. includerea obiectivului de investiții în Programul Național de Construcții de Interes Public sau Social, Subprogramul "Lucrări în primă urgență", în vederea realizării lucrărilor de modernizare ce se impun.

Unul din documentele pe care beneficiarii trebuie să le depună pentru înscrierea unui obiectiv de investiții în cadrul Programului Național de Construcții de Interes Public sau Social (PNCIPS) este nota conceptuală aprobată de autoritatea deliberativă. În acest sens a fost adoptată hotărârea Consiliului Local Luduș nr. 85 din 30.07.2019.

După transmiterea documentelor adoptate, în urma discuțiilor telefonice purtate cu angajați din cadrul C.N.I. S.A., s-a constatat ca titlul obiectivului de investiții nu coincide cu denumirea înscrisă în lista sinteză aprobată de C.N.I., motiv pentru care se impune modificarea denumirii din "Pod peste râul Mureș – Luduș, DJ 107G km 32+372 – Lucrări de intervenție în primă urgență" în "Pod rutier peste râul Mureș", Orașul Luduș, județul Mureș.

Analizând dispozițiile art. 1, alin. (2), art. 3, 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, concluzionăm că:

- prima etapă în elaborarea documentațiilor tehnico-economice pentru realizarea obiectivelor de investiții o constituie elaborarea și aprobarea notei conceptuale și a temei de proiectare;
- nota conceptuală este documentația întocmită de beneficiarul investiției în scopul justificării necesității și oportunității realizării unui obiectiv de investiții, finanțat total sau parțial din fonduri publice;
- prin nota conceptuală se evidențiază datele preliminare necesare implementării obiectivului de investiții propus și se prezintă informații cu privire la estimarea suportabilității investiției publice;
- conținutul-cadru al notei conceptuale este prevăzut în anexa nr. 1 la H.G.;
- elaborarea studiului de fezabilitate ori a documentației de avizare a lucrărilor de intervenții este condiționată de aprobarea prealabilă de către beneficiarul investiției a notei conceptuale și a temei de proiectare.

În temeiul prevederilor art. 129, alin. (2) lit. "b" și lit. "c", art. 196 alin. (1), lit. "a" coroborat cu art. 139, alin. (1) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, se supune spre dezbatere proiectul de hotărâre întocmit.

Serviciul "Investiții, Achiziții, Domeniu Public",  
Năsăudean Anca



## PRIMĂRIA ORAȘULUI LUDUȘ

Bd. 1 Decembrie 1918, nr. 26, cod poștal 545200, jud. Mureș

Telefon 0265-411716, Fax: 0265-413402

e-mail: ludus@cjmures.ro; web: www.ludus.ro



Operator de date cu caracter personal 2183

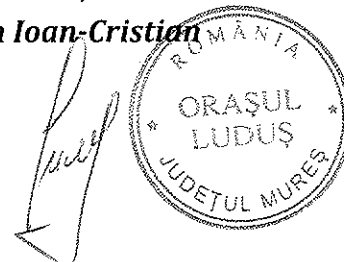
Date cu caracter personal prelucrate în conformitate cu prevederile Regulamentului (UE) 2016/679

Beneficiar: UAT Orașul Luduș

Nr. 39135 din 18.09.2019

Aprob,  
Primar,

Moldovan Ioan-Cristian



### NOTĂ CONCEPTUALĂ

#### 1. Informații generale privind obiectivul de Investiții propus

##### 1.1. Denumirea obiectivului de investiții:

"Pod rutier peste râul Mureș", Orașul Luduș, județul Mureș

##### 1.2. Ordonator principal de credite/investitor:

Ordonator principal de credite: Primar Moldovan Ioan-Cristian

Investitor: UAT Orașul Luduș

##### 1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar): nu e cazul

##### 1.4. Beneficiarul investiției: UAT Orașul Luduș

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

##### 2.1. Scurtă prezentare privind:

###### a) deficiențe ale situației actuale:

Drumul județean 107G traversează râul Mureș la km 32+372 pe un pod din beton precomprimat pe bd. 1 Decembrie 1918, în orașul Luduș, județul Mureș.

Podul a fost executat în anii 1973-1974 pentru clasa I de încărcare (convoaie A13, S60). Podul are 5 deschideri de 8,70+28,50+45,60+28,50+8,70 și lungimea totală de 136,00 m. Structura de rezistență este alcătuită dintr-o grindă continuă de beton precomprimat cu înălțimea constantă de 1,80 m. Capetele grinzii continue nu reazemă pe culei. În secțiune transversală suprastructura este alcătuită din 4 grinzi ce alcătuiesc 2 casete. Calea pe pod este din beton asfalti, iar podul este amplasat în aliniament. Partea carosabilă este de 8,00 m cu 2

trotuare pietonale de câte 2,25 m mărginite de parapete pietonale din beton armat, fără parapete direcționale de siguranța circulației.

Infrastructura este alcătuită din două culei din beton armat și 4 pile cu elevații lamelare fondate direct pe câte două chesoane dreptunghiulare în stratul de marnă. Culeele sunt de tip cuvă umplute cu balast și fundații directe în stratul de pietriș cu bolovăniș. Dispozitivele pentru acoperirea rosturilor de dilatație sunt de tip liră din tablă metalică, numai pe partea carosabilă. De pod sunt prinse 2 conducte de apă  $2 \times \varnothing 200$  mm și o conductă de gaze  $\varnothing 200$  mm.

Evacuarea apelor de pe partea carosabilă se realizează prin gurile de scurgere amplasate pe partea carosabilă simetric față de axul longitudinal al podului, la circa 30 cm de bordură.

Grinzile reazemă pe pile prin intermediul aparatelor de reazem metalice, 3 mobile și 1 fix. Consolele de la capetele suprastructurii nu reazemă pe culei. Racordarea podului cu rampele se face cu ziduri întoarse și sferturi de con din beton.

Conform STAS 11100/1-93, amplasamentul podului se află în zona seismică "7<sub>1</sub>", iar conform P100-2013, valoarea de vârf a accelerației terenului pentru cutremure având IMR = 100 ani,  $a_g = 0,15$  cu perioada de colț a spectrului de răspuns,  $T_c = 0,70$  sec. Adâncimea maximă de îngheț, conform STAS 6054-77, este de 80-90cm.

Elementele principale de rezistență ale suprastructurii sunt alcătuite din grinzile de beton precomprimat. Grinzile prezintă fisuri orizontale, fisuri verticale și înclinate în inimă. Cantități de apă au pătruns prin placa superioară de legătură între grinzile din beton precomprimat, au produs zone cu beton carbonatat, stalactite, armături fără strat de acoperire și ruginite.

Calea podului este susținută de plăcile de legătură dintre grinzi și antretoaze, realizate monolit. Atât plăcile, cât și antretoazele, prezintă fisuri și betoane cu segregări, inclusiv legăturile între zonele monolite și grinzile prefabricate. Apa pătrunsă prin placa superioară a produs eflorescențe și pete la partea inferioară a plăcilor inferioare ale casetelor cu efecte legate de armăturile ruginite și armături fără strat de acoperire.

Infrastructura podului este alcătuită din 4 pile și 2 culei. Elevațiile pilelor se prezintă într-o stare bună, probleme sunt legate de afuieri care au coborât rostul elevație fundație cu aproximativ 2,00 m. La elevațiile culeelor a apărut o fisură verticală produsă de tasări. Aparatele de reazem sunt de tip metalic: 3 mobile și 1 fix cu plăcile de reazem ruginite, fără întreținere. Dispozitive de protecție antiseismică nu are. Racordările cu terasamentele se fac cu ziduri întoarse din beton armat și sferturi de con din beton.

Albia râului Mureș este protejată în zonă cu diguri înierbate. În dreptul pilelor s-au produs depuneri de aluvini și plutitori care obstruiază albia și cresc afuierile. Rampele de acces au sistem rutier din beton asfaltic, cu neuniformități și denivelări la capete.

Calea pe pod este din beton asfaltic, denivelări și neuniformități, guri de scurgere fără grătare și tuburi de scurgere prelungite sub nivelul grinzilor, grosimea stratului de asfalt depășește 30 cm, bordurile din beton cu armături ruginite sunt degradate.

Parapetele pietonal este din beton fără degradări importante.

Lățimea părții carosabile de 8,00 m corespunde unui pod pe un drum județean cu 2 benzi de circulație. Podul peste râul Mureș la Luduș a fost calculat la clasa I de circulație. Podul are o vechime de peste 43 de ani. Față de perioada în care podul a fost executat, calitatea execuției și respectarea prevederilor legale au fost corespunzătoare. Ca o referință la ultimii 15 ani, calitatea lucrărilor de întreținere nu a fost corespunzătoare.

Starea tehnică generală a podului este exprimată prin indicele de stare tehnică:  $I_{st} = \sum C_i + \sum f_i$ . La această lucrare  $I_{st} = 38$ , podul încadrându-se în clasa a IV-a de stare tehnică, stare nesatisfăcătoare, la care sunt necesare lucrări de reabilitare și înlocuirea unor elemente.

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

Se consideră că prin realizarea lucrărilor de reabilitare, podul va fi adus într-o stare care să corespundă cerințelor de calitate prevăzute în Legea nr. 10/1995 și anume rezistența și stabilitatea la acțiuni statice, dinamice și seismice, durabilitatea siguranței în exploatare, igiena, sănătatea oamenilor, protecția și refacerea mediului.

Necesitatea efectuării lucrărilor de intervenție derivă din faptul că podul constituie singurul acces rutier peste râul Mureș, care face legătura între DN15/E60 și DJ107G, respectiv DN15/E60 și zona industrială, șoseaua traversând centrul orașului și cartierele rezidențiale, acesta nefiind proiectat pentru a putea suporta traficul greu, în acest sens fiind utilizat, până nu demult, transportul feroviar.

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

Impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții în scenariul prin care acest pod aferent drumului nu se va reabilita, ar conduce cel puțin la:

- reducerea eficienței economice: majorarea timpului transporturilor de marfă, dar și a autoturismelor, datorită restricțiilor de viteză și tonaj ce se impun a fi instituite;
- creșterea poluării mediului: implicând emisii de noxe și CO<sub>2</sub> în mediul înconjurător;
- scăderea siguranței rutiere datorită stării tehnice necorespunzătoare în care se află obiectivul propus.

**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:**

Obiectivul de investiții constituie o necesitate în dezvoltarea infrastructurii rutiere din oraș și asigurarea continuității fluxului de trafic, atât de mărfuri, cât și al autoturismelor, prin:

- asigurarea legăturii cu rețeaua de drumuri naționale
- asigurarea siguranței rutiere prin eliminarea punctelor cu restricții de circulație și a zonelor cu stare tehnică necorespunzătoare.

**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:**

Consiliul Local Iuduş a adoptat hotărârea nr. 48 din 18.03.2014 prin care a fost aprobată Strategia de Dezvoltare Locală a orașului Iuduş pentru perioada 2014-2020, în cadrul căreia este identificată direcția strategică "infrastructură și utilități", cu obiectivul specific "reabilitarea podurilor peste râul Mureș".

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

Nu este cazul. În prezent nu există acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții.

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

Obiectivul general constă în: creșterea numărului de elemente de infrastructură reabilitate, consolidate, modernizate.

Obiectivele preconizate sunt:

- asigurarea legăturii cu rețeaua de drumuri naționale;
- asigurarea siguranței rutiere prin eliminarea punctelor cu restricții de circulație și a zonelor cu stare tehnică necorespunzătoare
- potențial pentru dezvoltarea economică a zonei, pe termen mediu;
- realizarea unei rețele de transport sigură, sporirea circulației și îmbunătățirea calității mediului prin reducerea poluării și a consumurilor de combustibil;
- scăderea nivelului de poluare fonică;
- fluidizarea circulației pentru toate categoriile de vehicule;
- reducerea volumului de praf, care împânzește atmosfera în anotimpurile călduroase, prin circulația autovehiculelor;
- eliminarea bălților de apă de pe carosabil;
- reducerea zgomotelor.

## 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.

Cheltuielile necesare realizării obiectivului de investiții sunt estimate la 5.875.000,00 lei cu TVA, la estimarea acestora ținându-se cont de costurile unor investiții similare realizate în zonă, transpuse în devizul general inclus în expertiza tehnică elaborată în anul 2017 și raportat la impactul financiar adus de majorarea salariului minim brut pe economie în anul 2018, prevederile O.U.G. nr. 114/2018 și prețurile medii practicate pe piața de profil.

Prin O.U.G. nr. 85/2018 s-a abrogat H.G. nr. 363/2010 privind aprobarea standardelor de cost pentru obiectivele de investiții finanțate din fonduri publice.

**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:**

Valoarea cheltuielilor pentru proiectare detaliată mai jos, a fost estimată prin raportare la devizul general inclus în expertiza tehnică elaborată în anul 2017, ținând cont de impactul financiar adus de majorarea salariului minim brut pe economie în anul 2018, prevederile O.U.G. nr. 114/2018 și prețurile medii practicate pe piața de profil:

| Capitolul 3  | Valoare<br>(lei fără TVA) |
|--|---------------------------|
| Cap. 3.1. Studii ( <i>studii de teren, raport privind impactul asupra mediului</i> )   | 25.000,00                 |
| Cap. 3.2. Documentații suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații ( <i>obținerea/prelungirea valabilității certificatului</i> ) | 10.000,00                 |

|   |                   |
|---|-------------------|
| <i>de urbanism; obținerea/prelungirea valabilității autorizației de construire/desființare; obținerea actului administrativ al autorității competente pentru protecția mediului; alte avize, acorduri și autorizații)</i> |                   |
| Cap. 3.3. Expertizare tehnică   | 7.000,00          |
| Subcap. 3.5.3 Documentație de avizare a lucrărilor de intervenții (D.A.L.I.) și deviz general   | 35.000,00         |
| Subcap. 3.5.4. Documentații tehnice necesare în vederea obținerii avizelor, acordurilor, autorizațiilor   | 15.000,00         |
| Subcap. 3.5.5. Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție   | 6.000,00          |
| Subcap. 3.5.6. Proiect tehnic și detalii de execuție  | 65.000,00         |
| Cap. 3.6. Organizarea procedurilor de achiziție   | 10.000,00         |
| Cap. 3.7. Consultanță   | 6.000,00          |
| Subcap. 3.8.1. Asistență tehnică din partea proiectantului  | 20.000,00         |
| Subcap. 3.8.2. Dirigenție de șantier  | 46.000,00         |
| <b>TOTAL</b>  | <b>245.000,00</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 național de construcții de interes public sau social*, realizat de către Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, prin Compania Națională de Investiții "C.N.I." - S.A., *Subprogramul "Lucrări în primă urgență"*, reglementat prin O.G. nr. 25/2001 privind înființarea Companiei Naționale de Investiții "C.N.I." - S.A., cu modificările și completările ulterioare.

**4. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente**  
*Regimul juridic* – Imobilul ce face obiectul proiectului aparține proprietății publice a UAT Orașul Luduș, fiind amplasat în intravilanul localității.

*Regimul economic* – Amplasamentul studiat are destinația "căi de comunicație".

*Regimul tehnic* – funcțiune dominantă: zonă căi de comunicație; funcțiuni complementare admise: rețele tehnico-edilitare, construcții și instalații aferente drumurilor publice, de deservire, de întreținere și de exploatare, semnalizare rutieră; funcțiuni interzise: construcții, instalații, plantații sau amenajări care prin amplasare, configurație sau exploatare stânenesc buna desfășurare, organizare și dirijare a traficului sau prezintă riscuri de accidente.

**5. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus(e) pentru realizarea obiectivului de investiții:**

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

- localizare: bd. 1 Decembrie 1918, în orașul Luduș, județul Mureș, DJ 107G, km 32+372, înscris în C.F. nr. 57770 Luduș, nr. cad. 57770 teren și nr. cad. 57770-C1 construcție;

- suprafața imobilului: teren 2.176 mp, construcție 1.754 mp.



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

Podul este situat pe DJ 107G, asigură legătura între DN15/E60 și DJ107G, respectiv DN15/E60 și zona industrială, pînă la limita administrativă cu județul Alba, legătura făcându-se din DC95 prin DC249.

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

- noxe ale autovehiculelor care circulă în zonă.

**d) particularități de relief;**

Imobilul prezintă fenomene fizico-geologice de degradare.

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

Este asigurată posibilitatea racordării la utilitățile tehnico-edilitare.

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

Existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocarea/protejarea va fi stabilită în urma obținerii avizelor de la furnizorii de utilități.

**g) posibile obligații de servitute;**

Nu există.

**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;**

Condiționările constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții vor fi stabilite prin expertiza tehnică.

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

Folosința actuală a terenului este "căi de comunicație", iar destinația acestuia este "pod".

**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;**

Nu este cazul.

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

**a) destinație și funcțiuni;**

Imobilul ce urmează a fi reabilitat trebuie să răspundă criteriilor de rezistență și stabilitate la sarcini statice, dinamice și seismice.

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

Conform expertizei tehnice elaborate în anul 2017, pentru aducerea podului la parametrii normali de exploatare sunt necesare următoarele lucrări:

**Varianta I – Repararea și reabilitarea podului corespunzător clasei „I” de încărcare (convoaie A13, S60)**

1. demolarea trotuarelor prefabricate, a căii, a rosturilor de dilatațe și a gurilor de scurgere
2. placă de suprabetonare peste placa existentă cu grosimea minimă de 15 cm
3. parte carosabilă de 7,00 m + 2 trotuare cu lățime minimă utilă de 1,50 m
4. cale nouă 2 x 4 cm din beton asfaltic și hidroizolație performantă cu strat de protecție;
5. parapete pietonale și direcționale noi pentru siguranța circulației la marginea părții carosabile;
6. dispozitive noi pentru acoperirea rosturilor de dilatație de tip etanș pe toată lățimea căii și trotuare
7. consolidarea elevațiilor culeelor cu o cămășuială de beton armat de 15 cm grosime;
8. repararea cu betoane sau mortare speciale a betoanelor degradate la suprastructură și elevații culei;
9. guri de scurgere noi cu tuburi prelungitoare cu lungimea de 30 cm sub nivelul grinzilor suprastructurii
10. mutarea instalațiilor din interiorul casetelor în exteriorul lor prin golurile din antretoaze;
11. refacerea sferturilor de con, scărilor de acces și a casiurilor;
12. lărgirea rampelor la capetele podului pe o lungime de 30,00 m
13. curățirea albiei râului de vegetație și aluviuni pe lungimea de 150 m amonte și 250 m aval
14. găuri de acces pentru inspecție și întreținere în placa inferioară a casetelor
15. curățirea și îndepărtarea gunoaielor din casete;
16. betonarea golurilor din placa superioară.

Lucrările se pot executa sub circulație pe câte o singură bandă cu măsuri de siguranță.

#### **Varianta 2 – Repararea și consolidarea podului pentru clasa E de încărcare (convoaie A30, V80)**

1. demolarea trotuarelor prefabricate, a căii, a rosturilor de dilatațe și a gurilor de scurgere;
2. placă de suprabetonare peste placa existentă cu grosimea minimă de 15 cm;
3. parte carosabilă de 7,80 m +2 trotuare cu lățime minimă utilă de 1,50 m;
4. cale nouă 2 x 4 cm din beton asfaltic cu hidroizolație performantă cu strat de protecție;
5. parapete pietonale și direcționale noi pentru siguranța circulației la marginea părții carosabile;
6. dispozitive noi pentru acoperirea rosturilor de dilatație de tip etanș pe toată lățimea căii +trotuare
7. consolidarea elevațiilor culeelor cu o cămășuială de beton armat de 15 cm
8. repararea cu betoane sau mortare speciale a betoanelor degradate la suprastructură și culei;
9. guri de scurgere noi cu tuburi prelungitoare cu lungimea de 30 cm sub nivelul grinzilor;
10. mutarea instalațiilor din interiorul casetelor în exteriorul lor prin golurile din antretoaze;
11. refacerea sferturilor de con, scărilor de acces și a casiurilor;
12. lărgirea rampelor la capetele podului;
13. curățirea albiei râului de vegetație și aluviuni pe lungimea de 150 m amonte și 250 m aval;
14. găuri de acces pentru inspecție și întreținere în placa inferioară a casetelor;
15. curățirea și îndepărtarea gunoaielor din casete;
16. betonarea golurilor din placa superioară;
17. precomprimare longitudinală și transversală în deschiderile de 28,50 m și 45,60 m, pentru sporirea capacității portante a structurii și preluarea solicitărilor clasei "E," de încărcare.

Lucrările se vor executa cu închiderea circulației și devierea traficului pe rute ocolitoare.

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

Va fi stabilită ulterior, pe baza normativelor specifice în vigoare.

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

Nu e cazul.

**7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:**

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

Pentru obiectivul de investiții propus vor fi elaborate următoarele documentații:

- studii de teren (topografic, geotehnic)
- expertiză tehnică
- documentație de avizare a lucrărilor de intervenții (D.A.L.I.)
- documentații tehnice pentru obținerea avizelor solicitate prin certificatul de urbanism
- proiect tehnic de execuție și detalii de execuție.

Data: 18.09.2019

Întocmit,  
Năsăudean Anca  
Șef Serviciul Investiții, Achiziții, Domeniu Public

