



HOTĂRÂREA NR. 11

din 31 ianuarie 2019

privind aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici ai investiției ”Modernizare drum Oarba de Mureș”

Consiliul Județean Mureș,

Văzând expunerea de motive nr.1031/16.01.2019 a Vicepreședintelui Consiliului Județean Mureș, raportul de specialitate nr.909/15.01.2019 al Direcției tehnice - Serviciul urmărirea lucrărilor, raportul Serviciului juridic nr.1861/25.01.2019, precum și avizul comisiilor de specialitate,

Luând în considerare documentația tehnico-economică întocmită de proiectantul S.C. MEDIA MARKETING S.R.L.,

Potrivit prevederilor art.44 din Legea nr.273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare,

În temeiul prevederilor art.91 alin.(1) lit.b)-c) și ale alin.(3) lit.f), coroborate cu cele ale art.97 alin.(1) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

hotărăște:

Art.1. Se aprobă documentația tehnico - economică și indicatorii tehnico-economici ai investiției ”Modernizare drum Oarba de Mureș”, conform anexei și a devizului general care fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Prezenta hotărâre se comunică Direcției tehnice din cadrul Consiliului Județean Mureș, care răspunde de aducerea sa la îndeplinire.

PREȘEDINTE
Péter Ferenc

Contrasemnează
SECRETAR
Paul Cosma





Nr. 1031/16.01.2019

Dosar IXC/1

EXPUNERE DE MOTIVE

privind aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economi ai investiției „Modernizare drum Oarba de Mureș”

Drumul județean DJ153J Iernut(DN 15) - Sfântu Gheorghe - Oarba de Mureș asigură legătura între drumul național DN 15 (localitatea Iernut) și Monumentul Eroilor de la Oarba de Mureș, iar prin continuare cu drumul comunal DC 126 cu localitatea Band și este în administrarea Consiliului Județean Mureș.

Drumul județean DJ 153J propus pentru modernizare are sistemul rutier din beton asfaltic puternic degradat, cu faianțări și zone cu cedări de infrastructură iar pe tronsonul din pietriș sunt fâgașe. Scurgerea apelor meteorice este deficitară și lipsesc elementele de siguranță a circulației.

În urma celor constatate, se propun a se executa următoarele lucrări ce se vor prevedea în documentația tehnico-economică:

- modernizarea părții carosabile
- amenajarea acostamentelor
- colectarea apelor pluviale de pe partea carosabilă și evacuarea lor către emisar
- repararea podețelor
- montarea de parapete metalice
- realizarea semnalizării orizontale și verticale
- amenajarea acceselor la proprietățile riverane
- amenajarea intersecțiilor

În urma expertizării stării sectorului de drum județean și elaborării proiectului faza DALI, în vederea aducerii la parametri corespunzători cu respectarea cerințelor de rezistență și stabilitate, în vederea desfășurării traficului în condiții de siguranță și confort, proiectantul a luat în considerare 2 variante de modernizare a tronsonului de drum județean DJ153J, după cum urmează:

VARIANTA 1: propune sistem rutier suplu

- km 0+000-km 0+305 și km 0+375-km 0+600, sistem rutier ramforsat

- a. Se menține sistemul rutier cu îmbrăcăminte asfaltică existentă cu reparații
- b. Reprofilare cu mixtură asfaltică BA 16 rul 50/70
- c. Strat de mixtură asfaltică BA 16 rul 50/70 - 4 cm

- km 0+600-km 1+800, sistem rutier suplu

- a. se execută o săpătură de cca 65 cm
- b. strat de izolare din nisip - 7 cm
- c. strat de fundație de balast - 30 cm
- d. strat bază de piatră spartă - 20 cm
- e. strat de legătură din mixtură asfaltică deschisă BA 20 leg 50/70 - 6 cm
- f. strat de mixtură asfaltică BA 16 rul 50/70 - 4 cm

Valoarea totală cu TVA a investiției în **Varianta 1** este de **2.358.850,14 lei**, din care C+M: **1.969.510,06 lei**.



Varianta 2: propune sistem rutier rigid

- km 0+000-km 0+305 și km 0+375-km 0+600, sistem rutier ramforsat
 - a. Se menține sistemul rutier cu îmbrăcăminte asfaltică existentă cu reparații
 - b. Reprofilare cu mixtură asfaltică BA 16 rul 50/70
 - c. Strat de mixtură asfaltică BA 16 rul 50/70 - 4 cm
- km 0+600-km 1+800, sistem rutier rigid
 - a. se execută o săpătură de cca 65 cm
 - b. strat de izolare din nisip - 7 cm
 - c. strat de fundație de balast - 30 cm
 - d. hârtie Kraft sau polietilenă
 - e. strat de uzură din beton rutier BcR 4,0 - 20 cm

Valoarea totală cu TVA a investiției în Varianta 2 este de 2.525.413,60 lei, din care C+M: 2.117.075,41 lei.

Scenariul recomandat de către elaborator este Varianta 1.

Avantajele scenariului recomandat:

Avantajul major îl reprezintă rezolvarea integrală a problemelor pe întreaga secțiune studiată, grosimea structurii asfaltice poate fi etapizată, capacitatea portantă poate crește progresiv prin investiții etapizate, greșelile de execuție pot fi remediate ușor față de îmbrăcămințile de beton de ciment, prezintă un confort de rulare mai mare decât îmbrăcămințile de beton de ciment (prin lipsa rosturilor), se pot realiza și pe trasee ce conțin raze mici respectiv supralărgiri, fără a necesita rosturi între calea curentă și calea în curbă, rugozitatea suprafeței poate fi sporită prin tratamente bituminoase, asigurându-se circulația și pentru declivități cu valori de 7-9%, mixturile asfaltice sunt reciclabile și asigurarea unor condiții optime de circulație.

Durata de realizare a obiectivului de investiții este estimată la 8 luni, din care proiectare 2 luni și execuție 6 luni.

Față de cele de mai sus, se propune aprobarea documentației tehnico - economice și a indicatorilor tehnico - economici ai investiției „Modernizare drum Oarba de Mureș” la valoarea totală (cu TVA) de 2.358.850,14 lei, din care C+M: 1.969.510,06 lei.

Supunem spre dezbateră și aprobare proiectul de hotărâre alăturat.

VICEPREȘEDINTE

Ovidiu Dancu





Nr. 909/15.01.2019

Dosar IX C/1

Raport de specialitate

privind aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici ai investiției ”Modernizare drum Oarba de Mureș”

Drumul județean DJ153J Iernut(DN 15) - Sfântu Gheorghe - Oarba de Mureș asigură legătura între drumul național DN 15 (localitatea Iernut) și Monumentul Eroilor de la Oarba de Mureș, iar prin continuare cu drumul comunal DC 126 cu localitatea Band.

Obiectivele principale ale proiectului sunt:

- dezvoltarea economică a zonei
- îmbunătățirea condițiilor social-economice și de mediu
- îmbunătățirea condițiilor de viață a locuitorilor
- asigurarea infrastructurii rutiere necesare dezvoltării economiei locale
- asigurarea mobilității forței de muncă
- îmbunătățirea calității mediului din zona de implementare a proiectului (reducerea nivelului de zgomot a vehiculelor aflate în circulație)
- reducerea nivelului de expunere la poluarea aerului și sonoră a oamenilor din zonă

Situația existentă

Drumul județean DJ 153J propus pentru modernizare se prezintă astfel:

- pe tronsonul aflat între km 0+000-1+375 partea carosabilă cu sistem rutier din beton asfaltic puternic degradat, cu faianțări și zone cu cedări de infrastructură
- pe tronsonul aflat între km 1+375-km 1+800 sistemul rutier este compus din pietriș
- scurgerea apelor meteorice este deficitară fiind asigurată prin șanțuri de pământ
- lipsesc elementele de siguranță a circulației

Situația propusă

Obiectivul principal al proiectului îl reprezintă îmbunătățirea condițiilor de trafic a riveranilor din zonă prin:

- modernizarea părții carosabile în lungime de 1,8km;
- executarea unor podețe noi;
- colectarea apelor pluviale de pe partea carosabilă și evacuarea lor către emisar prin șanțuri trapezoidale de pământ în lungime de 1433 m;
- amenajarea acostamentelor;
- realizarea semnalizării orizontale și verticale;



- amenajarea a 20 accese la proprietățile riverane prin podețe tubulare din tuburi corugate cu diametru de 300 mm și lungimea de 6 m, încadrate de timpane de beton armat;
- amenajarea intersecțiilor cu drumurile laterale;
- montarea a 120ml de parapete din elemente metalice deformabile tip semigreu;

Pentru modernizarea drumului județean DJ 153J, proiectantul propune două variante:

A. VARIANTA 1: propune sistem rutier suplu

- **km 0+000-km 0+305 și km 0+375-km 0+600**, sistem rutier ranforsat
 - a. Se menține sistemul rutier cu îmbrăcăminte asfaltică existentă cu reparații
 - b. Reprofilare cu mixtură asfaltică BA 16 rul 50/70
 - c. Strat de mixtură asfaltică BA 16 rul 50/70 - 4 cm
- **km 0+600-km 1+800**, sistem rutier suplu
 - a. se execută o săpătură de cca 65 cm
 - b. strat de izolare din nisip - 7 cm
 - c. strat de fundație de balast - 30 cm
 - d. strat bază de piatră spartă - 20 cm
 - e. strat de legătură din mixtură asfaltică deschisă BA 20 leg 50/70 - 6 cm
 - f. strat de mixtură asfaltică BA 16 rul 50/70 - 4 cm

Valoarea totală cu TVA a investiției în Varianta 1 este de 2.358.850,14 lei din care C+M: 1.969.510,06 lei.

B. VARIANTA 2: propune sistem rutier rigid

- **km 0+000-km 0+305 și km 0+375-km 0+600**, sistem rutier ranforsat
 - a. Se menține sistemul rutier cu îmbrăcăminte asfaltică existentă cu reparații
 - b. Reprofilare cu mixtură asfaltică BA 16 rul 50/70
 - c. Strat de mixtură asfaltică BA 16 rul 50/70 - 4 cm
- **km 0+600-km 1+800**, sistem rutier rigid
 - a. se execută o săpătură de cca 65 cm
 - b. strat de izolare din nisip - 7 cm
 - c. strat de fundație de balast - 30 cm
 - d. hârtie Kraft sau polietilenă

Valoarea totală cu TVA a investiției în varianta 2 este de 2.525.413,60 lei din care C+M: 2.117.075,41 lei.



Varianta 1 - sistem rutier suplu

Avantaje:

- grosimea structurii asfaltice poate fi etapizată
- capacitatea portantă poate crește progresiv prin investiții etapizate
- greșelile de execuție pot fi remediate ușor față de îmbrăcămințile de beton de ciment
- prezintă un confort de rulare mai mare decât îmbrăcămințile de beton de ciment (prin lipsa rosturilor)
- se pot realiza și pe trasee ce conțin raze mici respectiv supralărgiri, fără a necesita rosturi între calea curentă și calea în curbă
- rugozitatea suprafeței poate fi sporită prin tratamente bituminoase, asigurându-se circulația și pentru declivități cu valori de 7-9%
- mixturile asfaltice sunt reciclabile.

Dezavantaje:

- durata de serviciu mai mică (10-15 ani) față de îmbrăcămintea de beton de ciment (20-30 ani)
- la temperaturi ridicate ale mediului ambiental apar deformații ale carosabilului
- structurile rutiere asfaltice sunt atacate de produsele petroliere ce se scurg accidental pe carosabil
- cheltuielile de întreținere sunt mai mari decât cele necesare pentru întreținerea betonului
- prepararea asfaltului conduce la apariția de noxe
- posibilitatea aparițiilor degradărilor în îmbrăcămintea asfaltică în zona rosturilor longitudinale și de lucru dacă acestea nu sunt tratate corespunzător la faza de execuție.

Durata normală de funcționare conform H.G. 2139/2004 este de 25 ani.

Varianta 2 - sistem rutier rigid

Avantaje:

- sunt mai economice decât îmbrăcămințile asfaltice atunci când se folosesc pentru satisfacerea traficului greu și foarte greu
- se recomandă a se folosi la drumuri noi, la drumuri în aliniament sau cu raze ce nu necesită supralărgiri
- nu se deformează la temperaturi ridicate ale mediului ambiental
- prezintă rezistență mare la uzură, dacă se folosesc agregate atent selecționate
- prezintă rugozitate bună și nu este atacată de produsele petroliere
- necesită cheltuieli sensibil mai mici de întreținere față de îmbrăcămințile asfaltice
- betonul nu este poluant atât în execuție cât și în exploatare
- durată de viață mai mare



Dezavantaje:

- necesită utilaje speciale pentru execuție ce trebuie să fie menținute în stare bună de funcționare
- traficul trebuie adaptat la execuție - circulație numai pe o bandă
- după turnarea dalelor, carosabilul se poate reda traficului numai după 21 de zile, față de câteva ore la asfalt
- rosturile transversale necesită execuție atentă și întreținere corespunzătoare, iar în exploatare provoacă disconfort (șocuri și zgomot)
- nu poate prelua creșteri de trafic prin creșteri de capacitate portantă, ranforsarea ulterioară a drumului este laborioasă și costisitoare.

Durata normală de funcționare conform H.G. 2139/2004 este de 28 ani.

Analizând soluțiile propuse atât din punct de vedere tehnic, economic, financiar și al riscurilor, proiectantul a propus ca variantă optimă, **Varianta 1**. S-a ales această variantă întrucât pe ansamblu din punct de vedere tehnic și financiar este cea mai avantajoasă pentru implementarea proiectului. Varianta 1 față de Varianta 2 este mai ieftină și mai ușor de realizat.

Durata de realizare a investiției este de 8 luni, din care execuția lucrării: 6 luni.

Având în vedere cele prezentate anterior, apreciem că, sunt întrunite condițiile legale pentru promovarea spre aprobare documentația tehnico-economică și indicatorii tehnico-economici ai investiției "Modernizare drum Oarba de Mureș", la o valoare (cu TVA) de **2.358.850,14 lei** din care **C+M 1.969.510,06 lei**.

DIRECTOR EXECUTIV

ing. Márton Katalin



Întocmit: ing. Ignat Ionel

Verificat: șef serviciu ing. Oarga Marieta

2 ex



Nr. 1861/25.01.2019

Dosar. VI/D/1

RAPORT

privind aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici ai investiției ”Modernizare drum Oarba de Mureș”

Analizând proiectul de hotărâre inițiat de Vicepreședintele Consiliului Județean Mureș, cu expunerea de motive nr.1031/16.01.2019 și raportul de specialitate nr.909/15.01.2019 al Direcției Tehnice - Serviciul Urmărirea Lucrărilor,

În conformitate cu prevederile art.47 alin.(4) din Regulamentul de organizare și funcționare al Consiliului Județean Mureș, aprobat prin Hotărârea nr.172 din 23.11.2017, am procedat la verificarea legislației primare și secundare în aplicarea căreia este elaborat proiectul, corespondența cu normele de competență incidente activității autorității deliberative și respectarea normelor de tehnică legislativă, sens în care s-a întocmit prezentul raport, prin care precizăm următoarele:

Din conținutul înscrisurilor care însoțesc proiectul de hotărâre reiese că, în speță, sunt incidente prevederile art.5 alin.(4) și ale art.9-10 din HGR 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, ale art.44 din Legea nr.273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art.91 alin.(1) lit.”b”, ”c” și ale alin.(3) lit.”f” din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare.

Documentația tehnico-economică, faza DALI, respectiv documentația de avizare a lucrărilor de intervenții și devizul general al investiției, au fost elaborate în conformitate cu prevederile art.9-10 din HGR 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 conformitate cu prevederile art.5 alin.(4) din același act normativ, elaborarea proiectului tehnic de execuție este condiționată de aprobarea prealabilă a indicatorilor tehnico-economici.



Potrivit prevederilor art.44 alin.(1) din Legea nr.273/2006, privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, documentațiile tehnico-economice ale obiectivelor de investiții noi, a căror finanțare se asigură din bugetul județului, se aprobă de către consiliul județean.

În ceea ce privește normele de competență incidente activității autorității, arătăm că potrivit prevederilor art.91 alin.(1) lit.„b” din Legea nr.215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, consiliul județean exercită atribuții privind dezvoltarea economico-socială a județului, iar potrivit prevederilor lit.„c” din același alineat, consiliul județean exercită atribuții privind gestionarea patrimoniului județului. Potrivit art.91 alin.(3) lit.„f” din același act normativ, în exercitarea atribuțiilor prevăzute la alin.(1) lit.„b”, consiliul județean aprobă documentațiile tehnico-economice pentru lucrările de investiții de interes județean, în limitele și în condițiile legii.

Precizăm totodată, că proiectul de hotărâre a fost elaborat cu respectarea prevederilor art.81-82, coroborate cu cele ale art.30 din Legea nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, cu modificările și completările ulterioare.

Din perspectiva celor mai sus arătate, apreciem că proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici ai investiției ”Modernizare drum Oarba de Mureș”, îndeplinește condițiile legale pentru a fi supus dezbaterii și aprobării plenului Consiliului Județean Mureș.

DIRECTOR EXECUTIV

Genica Nemeș



Întocmit: Lokodi Emőke / 2 ex.
Verificat: Adriana Farkas - Șef Serviciu