



ROMÂNIA
JUDEȚUL MUREȘ
COMUNA MICA
CONSILIUL LOCAL

HOTĂRÂREA NR. 46

Din 24 august 2023

privind aprobarea Studiului de fezabilitate și a indicatorilor tehnico-economici pentru proiectul "Realizare pistă pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare între localitățile Deaj și Hărănglab, comuna Mica, județul Mureș"

Consiliul Local al Comunei Mica, întrunit în ședință ordinară în data de 24.08.2023,

Văzând referatul de aprobare al primarului nr.6611/08.08.2023, raportul de specialitate, precum și avizul comisiei de specialitate din cadrul Consiliului Local Mica;

Având în vedere:

- prevederile HG nr. 907 din 29 noiembrie 2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;
- ghidul specific pentru Planul Național de Redresare și Reziliență, Componenta C10 – Fondul Local, Investiția I.1.4 – Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde – piste pentru biciclete (și alte vehicule electrice ușoare) la nivelul local/metropolitan;
- prevederile art. 44 alin. (1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- analizând indicatorii tehnico-economici ale proiectului de investiții "*Realizare pistă pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare între localitățile Deaj și Hărănglab, în comuna Mica, județul Mureș*"

În temeiul prevederilor art. 129 alin. (2) lit. b) și cu alin. (4) lit d), coroborat cu art. 139 alin. (1) și alin (3), respectiv celor ale art. 196 alin. (1) lit. a) din Ordonanța de urgență 57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. – Se aprobă studiului de fezabilitate și indicatorii tehnico-economici pentru proiectul "Realizare pistă pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare între localitățile Deaj și Hărănglab, în comuna Mica, județul Mureș", conform anexei nr.1, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. – Se aprobă valoarea totală a proiectului "Realizare pistă pentru biciclete și alte vehicule electrice ușoare între localitățile Deaj și Hărănglab, în comuna Mica, județul Mureș", conform devizului general al investiției, anexa nr.2 la prezenta hotărâre.

Art. 3. – Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se însărcinează primarul Comunei Mica.

Art. 4. – Prezenta hotărâre se comunică, prin intermediul secretarului general al Comunei Mica, în termenul prevăzut de lege, primarului Comunei Mica și Instituției Prefectului – Județul Mureș și se aduce la cunoștință publică prin afișarea la sediul primăriei, precum și pe pagina de internet a comunei.

Președintele de ședință,

BÉLÉNYESI Ferencz-Lorant

L.S.

.....
(prenumele și numele)



Contrasemnează:

Secretar general al comunei

☞ KERTESZ Istvan-Andras

.....
(prenumele și numele)

Prezenți la ședință: 11 consilieri

Adoptată în ședința ordinară din data de 24.08.2023

Cu un număr de 11 voturi "pentru" din numărul total de 13 consilieri locali în funcție



PROMS ING ARCHITECTURE S.R.L.
540018 Târgu Mureș, Jud. Mureș
Str. Tudor Vladimirescu nr. 22
e-mail: office@proiectms.ro
J26/805/2012, CIF 30578350

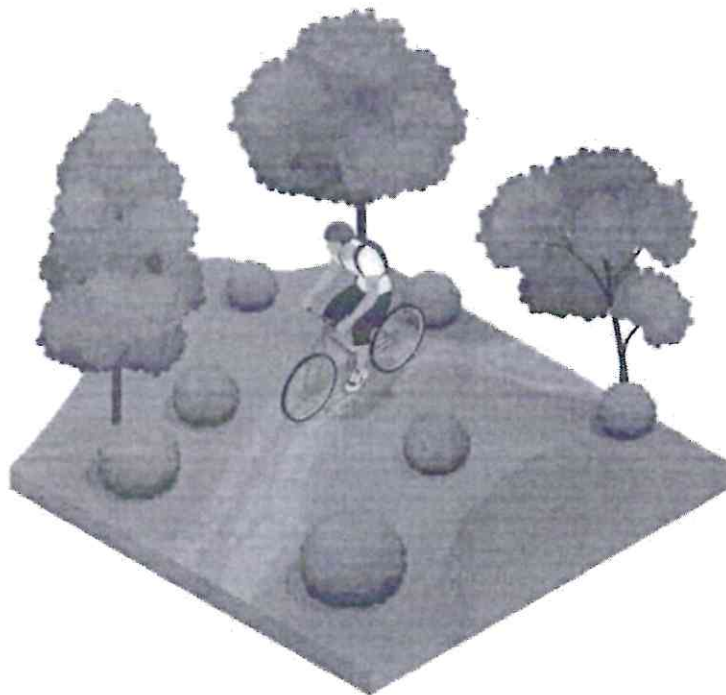
PROIECTANT GENERAL

**SC PROMS ING
ARCHITECTURE SRL
TÂRGU MUREȘ**

AUTORITATEA CONTRACTANTĂ

**COMUNA MICA
JUDEȚUL MUREȘ**

**REALIZARE PISTĂ PENTRU
BICICLETE ȘI ALTE VEHICULE
ELECTRICE UȘOARE ÎNTRE
LOCALITĂȚILE DEAJ ȘI
HĂRĂNGLAB, ÎN COMUNA MICA,
JUDEȚUL MUREȘ**



STUDIU DE FEZABILITATE

2023

FOAIE DE CAPĂT

INDICATIV PROIECT: 7/2023

DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII:

**„REALIZARE PISTĂ PENTRU BICICLETE ȘI ALTE VEHICULE ELECTRICE UȘOARE
ÎNTRE LOCALITĂȚILE DEAJ ȘI HĂRĂNGLAB, ÎN COMUNA MICA, JUDEȚUL
MUREȘ”**

FAZA DE PROIECTARE: STUDIU DE FEZABILITATE

TITULARUL INVESTIȚIEI: COMUNA MICA, JUDEȚUL MUREȘ

BENEFICIARUL INVESTIȚIEI: COMUNA MICA, JUDEȚUL MUREȘ

PROIECTANT GENERAL: SC PROMS ING ARCHITECTURE SRL – TÎRGU MUREȘ

2023

CAPITOLUL A : PIESE SCRISE

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTIȚII

1.1. DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

**„REALIZARE PISTĂ PENTRU BICICLETE ȘI ALTE VEHICULE ELECTRICE UȘOARE
ÎNTRE LOCALITĂȚILE DEAJ ȘI HĂRĂNGLAB, ÎN COMUNA MICA, JUDEȚUL
MUREȘ”**

1.2. ORDONATOR PRINCIPAL DE CREDITE / INVESTITOR

COMUNA MICA, JUDEȚUL MUREȘ

1.3. BENEFICIARUL INVESTIȚIEI

COMUNA MICA, JUDEȚUL MUREȘ

1.4. ELABORATORUL STUDIULUI DE FEZABILITATE CU ELEMENTE DE DALI

**PROIECTANT - SC PROMS ING ARCHITECTURE SRL – TÎRGU MUREȘ
TÎRGU MUREȘ, STR. TUDOR VLADIMIRESCU, NR.22, Cod Postal 540018
Email: office@proiectms.ro , J26/805/2012 , RO 30578350**

PARTICULARITĂȚI ALE AMPLASAMENTULUI

Comuna Mica este situată în partea de sud-vest al județului Mureș, în podișul Târnavei Mici, de-a lungul râului Târnavă-Mică. Râul Târnavă – Mică traversează comuna pe o lungime de aproximativ 5km.

Localitățile componente ale comunei Mica sunt următoarele sate: Mica (sat de reședința comuna), Abuș, Căpâlna de Sus, Ceuaș, Deaj, Hărănglab și Șomoștelnic.

Comuna Mica, poziția geografică

Coordonate GPS: latitudine 46°22'04"N, longitudine 24°24'44"E

Relațiile cu zonele învecinate, accesuri existente și căi de acces posibile;

Județul Mureș, situat periferic în cadrul Regiunii de Dezvoltare CENTRU dar central în cadrul spațiului național, beneficiază din plin de avantajul pozițional cu toate că este în afara culoarelor europene de transport. Din acest motiv județul se prezintă destul de favorabil în raport cu deschiderea pe plan național și internațional.

Comuna Mica este străbătută de:

- Drumuri județene, mai exact DJ 142 respectiv DJ 151 B
- Drumuri comunale DC 76, DC 75 și DC 73
- Râul Târnavă Mică
- Pârâul Mare, Pârâul Batoș și Pârâul Hărănglab

SITUATIA EXISTENTĂ

În prezent comuna Mica nu dispune de o rețea de piste și benzi pentru biciclete, transportul velo fiind realizat pe benzile de trafic existent, fapt ce creează probleme în siguranța participanților la trafic și contribuie la lipsa atractivității privind utilizarea transportului velo.

În prezent zona studiată este neamenajată, elementele geometrice sunt nesistemate, acestea necorespunzând prevederilor normelor tehnice, nu are asigurată panta transversală necesară, favorizând stagnarea apelor pluviale și infiltrarea acestora la nivelul patului drumului, colectarea și evacuarea apelor meteorice nu este rezolvată, șanțurile sunt nefuncționale sau lipsesc, apa stagnează și neevacuându-se spre emisari, șanțurile existente sunt de pământ, neprofilate și colmatate.

Realizarea traseelor ciclistice va duce la încurajarea folosirii mijloacelor nemotorizate de transport (plimbări și biciclete). Așadar, necesitatea realizării unei piste de biciclete este justificată, atât pentru asigurarea siguranței participanților la trafic, cât și pentru atenuarea schimbărilor climatice, bicicletele și vehiculele electrice ușoare nefiind generatoare de emisii.

Realizarea pistei de biciclete sprijină cu un coeficient de 100% obiectivul privind atenuarea schimbărilor climatice, fiind astfel considerate conformă cu principiul DNSH în ceea ce privește acest obiect. Investiția propusă susține mobilitatea urbană verde prin asigurarea infrastructurii pentru transportul verde în comuna Mica.





Zona analizată prezintă o deosebită importanță din punct de vedere economic, social și din punct de vedere al dimensiunii lor, diversității, resurselor naturale și umane pe care le dețin.

Dezvoltarea economică și socială durabilă a spațiului rural este indispensabil legată de îmbunătățirea infrastructurii rurale existente și a serviciilor de bază. Pe viitor zonele rurale trebuie să poată concura efectiv în atragerea de investiții, asigurând totodată și furnizarea unor condiții de viață adecvate și servicii sociale necesare comunității.

Aceste infrastructuri vor fi puse la dispoziția utilizatorilor interesați în mod deschis, transparent și nediscriminatoriu, gratuit pentru a asigura funcționarea lor și nu vor fi generatoare de profit. La momentul proiectării se vor lua în considerare nevoile pasagerilor care aparțin grupurilor expuse riscului de discriminare, precum persoane în vârstă, persoane cu dizabilități, în vederea creșterii accesibilității acestora la facilitățile de transport prin includerea de activități de sprijin pentru a garanta siguranța tuturor persoanelor în utilizare.

Oportunitatea investiției are foarte multe efecte secundare pe care le atrage acest fapt:

- asigurarea unei legături în condiții de confort și siguranță ale locuitorilor din comună;
- creșterea nivelului de trai al locuitorilor;
- crearea infrastructurii necesare dezvoltării diferitelor activități economice.

Obiectivul general al acestui proiect reprezintă crearea și susținerea unui sistem de transport nemotorizat, în scopul reducerii numărului de deplasări cu transportul privat și reducerii emisiilor GES, prin realizarea unei piste de biciclete, îmbunătățind condițiile de viață ale locuitorilor din comuna Mica. Tronsoanele ce fac obiectul prezentului proiect pot asigura un flux de trafic reprezentând o alternativă ecologică și sănătoasă de transport pentru cetățeni și turiști.

Înființarea infrastructurii pentru mersul pe bicicletă va crește gradul de sănătate al populației, cu efecte în diminuarea cheltuielilor efectuate pentru diverse tratamente.

Obiectivele specifice a proiectului:

- Siguranța participanților la trafic – riscul de accidente va fi substanțial redus, prin utilizarea infrastructurii separate pentru pista de biciclete;
- Confort – confortul rămâne un aspect important pentru pista de biciclete, de la o suprafață lină de rulare până la dispozitive menite să reducă efortul perceput în timp ce utilizatorii pedalează;
- Atractivitatea infrastructurii pentru biciclete ce mizează pe utilizarea unor trasee cu o ambianță plăcută, totodată atractivitatea vizează integrarea pistei pentru biciclete într-o stradă gândită ca un spațiu public și nu ca o legătură cât mai rapidă între x și y.
- Dezvoltarea economică a zonei;
- Îmbunătățirea condițiilor social – economice și de mediu;
- Îmbunătățirea calității de mediului din zona de implementare a proiectului (reducerea nivelului de zgomot a vehiculelor aflate în circulație);
- Creșterea speranței de viață datorită facilităților mai bune pentru sănătate și a reducerii poluării;
- Reducerea nivelului de expunere la poluarea aerului și sonoră a oamenilor din zonă.

Pentru realizarea lucrărilor prevăzute în cadrul investiției s-a avut în vedere alegerea unei soluții optime care să răspundă nevoilor Beneficiarului, care să fie în concordanță cu legislația națională și europeană în vigoare și care, nu în ultimul rând, să fie optimă din punct de vedere

tehnico-economic. Pentru realizarea investiției au fost propuse mai multe obiecte și categorii de lucrări.

Astfel, ținând cont de prevederile HG907/2016, conținutul-cadru al documentației poate fi adaptat în funcție de specificul și complexitatea obiectivului de investiții propus.

Categoriile de lucrări (obiective) propuse prin prezenta documentație:

- 1) **Creare piste pentru circulația bicicliștilor**
- 2) **Amenajarea și reabilitarea elementelor de scurgere a apei**

Categoria și clasa de importanță

Lucrarea ce face obiectul prezentului proiect se încadrează în categoria „C”- Construcții de importanță normală – în conformitate cu HGR nr.766/1997 „Regulament privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor” și cu „Metodologie de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor”, elaborate de INCERC, laborator SCB-BAP în aprilie 1996.

Stabilirea categoriei de importanță a construcției s-a făcut în baza ”**Metodologiei de stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor**” elaborată de INCERC București în anul 1996.

Pe baza punctajului obținut prin însumarea celor șase factori determinanți și prin compararea acestuia cu grupele de valori corespunzătoare categoriei de importanță, a rezultat categoria de importanță a construcției ca fiind NORMALĂ „C”.

a) Cod în lista monumentelor istorice

Proiectul nu se află în zona de protecție a monumentelor istorice.

b) Suprafața construită

Suprafață piste cicliști : 7.136 mp.
Suprafață totală ocupată de lucrările propuse : 11.060.80 mp.

c) Suprafața construită desfășurată

Este identică cu suprafața construită.

d) Situația utilităților tehnico-edilitare existente

Situația utilităților este următoarea: rețele Transgaz și Delgaz.

SITUATIA PROPUSA

Pista propusă va avea o lungime totală de 3 568 metri, circulație dublusens, cu o lățime de 2,00 metri. Fiind amenajată în mediul rural, se va asigura un spațiu de siguranță de 0,50 metri în lateralele pistei pentru biciclete. Pista va asigura conexiunea între satul Deaj și satul Hărănglab, reprezentând o alternativă de deplasare sigură și confortabilă pentru cetățenii celor două sate, dar nu numai.

În raport cu drumul comunal DC 76, pista de biciclete va fi amplasată pe partea dreaptă a acestuia. Km 0 fiind reprezentat de limita de intravilan a satului Deaj, urmărind traseul actual al drumului comunal DC 76, iar capătul pistei va fi la limita de intravilan a satului Hărănglab.

Gabaritul pistei de biciclete va asigura o înălțime de liberă trecere de minim 2,50 metri pe întreg traseul propus.

Pe tronsonul km 0+000 – km 3+568 se va efectua o frezare a asfaltului existent pe 6-7 cm grosime, cu lățimea de 30 de cm. Aceasta frezare se va realiza pe zona marginala a drumului comunal, mai exact in partea dreapta a acestuia. Stratul de piatră spartă de sub asfalt se va completa cu material nou, dupa care va fi compactat și adus la același nivel cu piatra sparta din structura pistei de biciclete. Dupa ce se va compacta piatra spartă se va așterne stratul de uzură BA16 în zona frezată și pe pista de biciclete.

Pe tronsoanele km 0+000 - km 2+640 și km 2+900 – 3+568:

- Pista va fi poziționată pe partea dreapta a drumului comunal DC76, se va săpa în acostament, realizându-se un spațiu de 2.00 – 2.50 metri lățime. Pista va avea lățimea de 2.00 metri, va fi încadrată pe partea dreapta cu borduri mici tip B1 având dimensiunea de (l x H x L) 10x15x50cm așezate pe o fundație de beton de 10cm și o zona de siguranță din balast cu lățimea de 0.50 metri iar unde va fi necesar, taluzul se va reface cu umplutura existent din pamant sau completari aduse din groapa de imprumut aflata în zona. Pe partea stanga spre drumul comunal se prevede o zona de siguranță de 0.50 metri. Aceasta zona de siguranță a fost rezultată din frezarea asfaltului existent pe o lățime de 30 cm și prelungire a pistei de biciclete cu 20 de cm. Zona de siguranță va fi senalată cu marcaje specific transversal.

Structura rutieră:

- 6 cm strat de uzură din beton asfaltic BA 16
- 15 cm piatra sparta conform STAS 6400-84 și SR EN 13242+A1:2010/C91:2022;
- 25 cm balast conform STAS 6400-84 și SR EN 13242+A1:2010/C91:2022;
- Sapatura

Prin panta transversală a carosabilului (1,5%) apele pluviale se vor colecta în santul de pamant existent, iar prin panta longitudinală acestea vor fi transportate către podetele proiectate. Pista va fi proiectată pentru o viteză de 30 km/h, terenul permițând adoptarea unor curbe confortabile.

Scurgerea apelor

Scurgerea apelor se va realiza în primul rând prin pantele transversale și longitudinale proiectate.

Apa pluvială va fi condusă spre dispozitivele de scurgere proiectate și mai departe la emisar.

Clasa betoanelor utilizate pentru lucrările de asigurare a colectării și evacuării apelor de suprafață, fundații la borduri se vor alege în funcție de recomandările Indicativului NE 012/2-2010 și a Codului de practică pentru producerea betonului (CP 012/1-2007).

Este obligatoriu ca după executarea lucrărilor, sistemele de scurgere a apelor să se mențină în stare de funcționare prin curățiri și decolmatări ori de câte ori este necesar.

Aceasta sarcina revine beneficiarului pe tot parcursul anului, fiind știut faptul că, apa care stagnează pe platformă sau chiar la marginea platformei, pe acostamente sau în șanțuri, este un factor important de degradare prematură a stării unei structuri rutiere.

Podete de subtraversare

Pentru a asigura continuitatea apelor precum și spațiul necesar pentru pista de biciclete, va fi necesară prelungirea cu 1-2 metri a podetelor de subtraversare aflate în patul drumului comunal DC76. Astfel, se va sparge unde este cazul timpanul existent pentru a se putea efectua prelungirea podetului, iar mai apoi se va executa un timpan nou la capatul acestuia.

Podetele de subtraversare sunt poziționate corespunzător, pentru a asigura evacuarea apelor și conducerea lor către emisar.

Pozițiile podetelor sunt marcate în partea desenată și în tabelul podetelor.

Nr. crt.	Poziție Kilometrică	Tipul podetului/podului	Clasificare podete
1	0+098	Podet tubular din beton	Podet existent
2	0+275	Podet tubular din beton	Podet existent
3	0+365	Podet tubular din beton	Podet existent
4	0+618	Podet tubular din beton	Podet existent
5	0+835	Podet tubular din beton	Podet existent
6	1+144	Podet tubular din beton	Podet existent
7	1+505	Podet tubular din beton	Podet existent
8	1+795	Podet tubular din beton	Podet existent
9	2+240	Podet tubular din beton	Podet existent
10	2+450	Podet tubular din beton	Podet existent
11	2+705	Podet tubular din beton	Podet existent
12	3+490	Podet tubular din beton	Podet existent

PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO - ECONOMICI AFERENȚI OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII:

- a) **Indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general;**

VALORI	exclusiv TVA	inclusiv TVA
Valoare totală	2.052.570,03	2.438.153,18
Valoare C+M	1.782.765,65	2.121.491,12

- b) **Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță - elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții - și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare;**

Valoarea totală a lucrărilor de construcții - montaj este **1.782.765,65 ron fara TVA.**

Pista de biciclete cu lungimea de 3 568 metri.

c) Indicatori financiari, socioeconomi, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții;

Fluxul cumulat de numerar este pozitiv, în condițiile în care costurile de operare și întreținere periodică pentru situația proiectată vor fi susținute prin alocări financiare ale Beneficiarului.

Efectele pozitive asupra utilizatorilor și asupra societății, în general, sunt evidente ceea ce conduce la concluzia că proiectul merită promovat. Din indicatorii economici rezultă că proiectul este viabil din punct de vedere economic. Indicatorii economici au valori bune datorită beneficiilor economice generate de implementarea proiectului.

Durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni;

Durata de realizare a lucrărilor de execuție este de 12 luni.

Întocmit

**S.C. PROMS ING
ARCHITECTURE S.R.L.**

Ing. Biris Alexandra

