



## HOTĂRÂREA NR.24

din 24 februarie 2022

privind aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici ai investiției „Reabilitarea sistemului rutier pe drumul județean DJ151D, Ungheni-Acățari, județul Mureș”

Consiliul Județean Mureș,

Văzând referatul de aprobare nr.4479/18.02.2022 al Vicepreședintelui Consiliului Județean Mureș, raportul de specialitate nr.4490/18.0.2022 al Direcției tehnice, raportul Direcției economice nr.4500/18.02.2022, raportul Serviciului juridic nr.4509/18.02.2022, precum și avizul comisiilor de specialitate,

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

Cu respectarea prevederilor art.9 și 10 din Hotărârea Guvernului României 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.173 alin.(1) lit. „b”, coroborate cu cele ale alin.(3) lit. „f”, precum și ale art.182 alin.(1) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2019, privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

hotărăște:

Art.1. Se aprobă documentația tehnico-economică și indicatorii tehnico-economici ai investiției „Reabilitarea sistemului rutier pe drumul județean DJ151D, Ungheni-Acățari, județul Mureș”, conform Variantei 1 din documentația de avizare a lucrărilor de intervenție, la valoarea totală a investiției de 118.297.383,28 lei cu TVA, din care C+M: 95.373.740,00 lei cu TVA, conform Anexei și a devizului general care fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Prezenta hotărâre se comunică Direcției tehnice și Direcției economice din cadrul aparatului de specialitate al Consiliului Județean Mureș, care vor răspunde de aducerea sa la îndeplinire.

PREȘEDINTE  
Péter Ferenc

Contrasemnează  
SECRETAR GENERAL  
Paul Cosma





Nr. 4479/18.02.2022

Dosar IX.B/1

## REFERAT DE APROBARE

a documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici ai investiției „Reabilitarea sistemului rutier pe drumul județean DJ151D, Ungheni-Acățari, județul Mureș”

Drumul Județean 151D (tronson Ungheni - Acățari) prezintă valori de trafic extrem de mari, mult peste capacitatea și conformarea actuală a drumului, fiind considerat o veritabilă variantă de ocolire a municipiului Târgu Mureș pe ruta Cluj (DN15) - Brașov (DN13) pentru mii de autovehicule, autoutilitare și autotrenuri care tranzitează zilnic această zonă. Mai mult, deschiderea în luna decembrie 2021 a lotului 2 din autostrada A3 Ungheni - Ogra, Secțiunea 1C Târgu Mureș - Ogra, subsecțiunea Târgu Mureș - Ungheni și a drumului de legătură a condus la creșterea valorilor de trafic în principal pentru autovehicule < 3.5 t. pe acest segment de drum județean.

De asemenea, drumul este folosit zilnic de cei peste 8.000 de locuitori din localitățile Leordeni, Gheorghe Doja, Tirimia, Satu Nou, Ilieni, Tirimioara, Nicoleşti, Ciba, Cornești, Foi, Grușor, Stejeriș și parțial de locuitorii din localitățile Acățari și Ungheni pentru a se deplasa între localitățile de pe DJ151D, traficul pietonal este în creștere, iar în prezent locuitorii care utilizează biciclete sau trotinete electrice în special în intravilanul localităților nu beneficiază de piste și culoare adecvate.

În vederea reabilitării sistemului rutier pe DJ151D între Ungheni și Acățari s-a întocmit documentația de avizare a lucrărilor de intervenție „Reabilitarea sistemului rutier pe drumul județean DJ151D, Ungheni-Acățari, județul Mureș” de către proiectantul S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. în baza contractului nr.34/14325 din 03.06.2020, încheiat între S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. și Județul Mureș.

Proiectantul documentației de avizare a lucrărilor de intervenție propune două variante de realizare a investiției:

**VARIANTA 1** - structură rutieră flexibilă compusă din mixturi asfaltice, pe o fundație de agregate naturale de carieră. Conform devizului general aferent variantei 1, valoarea totală a investiției este 118.297.383,28 lei cu TVA, din care Construcții - montaj (C+M): 95.373.740,00 lei cu TVA.

**VARIANTA 2** - structură rutieră rigidă compusă din beton rutier, pe fundație de agregate naturale de carieră. Conform devizului general aferent Variantei 2, valoarea totală a investiției este 138.150.361,67 lei cu TVA, din care Construcții - montaj (C+M): 112.855.612,70 lei cu TVA.

Varianta recomandată de proiectant este **Varianta 1**.



Ținând cont că documentația a fost întocmită potrivit 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, se propune aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici ai investiției „Reabilitarea sistemului rutier pe drumul județean DJ151D, Ungheni-Acățari, județul Mureș”, la valoarea totală de 118.297.383,28 lei cu TVA, din care C+M: 95.373.740,00 lei cu TVA.

Supunem spre dezbatere și aprobare proiectul de hotărâre alăturat.

VICEPREȘEDINTE

Ovidiu Georgescu





## RAPORT DE SPECIALITATE

**privind aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici ai investiției „Reabilitarea sistemului rutier pe drumul județean DJ151D, Ungheni-Acățari, județul Mureș”**

În momentul de față Drumul Județean 151D (tronson Ungheni - Acățari) prezintă valori de trafic extrem de mari, mult peste capacitatea și conformarea actuală a drumului, fiind considerat o veritabilă rută de ocolire a municipiului Târgu Mureș pe ruta Cluj (DN15) - Brașov (DN13) pentru mii de autovehicule, autoutilitare și autotrenuri care tranzitează zilnic această zonă. Mai mult, deschiderea în luna decembrie 2021 a lotului 2 din autostrada A3 Ungheni - Ogra, Secțiunea 1C Târgu Mureș - Ogra, subsecțiunea Târgu Mureș - Ungheni și a drumului de legătură a condus la creșterea valorilor de trafic în principal pentru autovehicule < 3.5 t. pe acest segment de drum județean.

De asemenea, drumul este folosit zilnic de cei peste 8.000 de locuitori din localitățile Leordeni, Gheorghe Doja, Tirimia, Satu Nou, Ilieni, Tirimioara, Nicolești, Ciba, Cornești, Foi, Grușor, Stejeriș și parțial de locuitorii din localitățile Acățari și Ungheni pentru a se deplasa între localitățile de pe DJ151D, traficul pietonal este în creștere iar în prezent locuitorii care utilizează biciclete sau trotinete electrice în special în intravilanul localităților nu beneficiază de piste și culoare adecvate.

Prin reabilitarea drumului județean DJ 151D, traficul care va fi preluat de pe strazile/drumurile existente deja modernizate (traficul normal) va beneficia de condiții superioare de circulație, condiții care se vor concretiza într-o serie de avantaje sociale și economice, precum:

- îmbunătățirea accesului localnicilor la proprietăți,
  - ameliorarea în conformitate cu standardele în vigoare a condițiilor de viață ale locuitorilor și ale activităților productive desfășurate în zona localităților și eliminarea stării de stres,
  - îmbunătățirea accesibilității și mobilității populației, bunurilor și serviciilor, care va stimula o dezvoltare economică durabilă,
  - crearea de noi locuri de munca pe perioada executiei lucrărilor,
- Reabilitarea drumului studiat, va avea impact deosebit de favorabil întrucât se vor realiza următoarele deziderate:
- realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic,



- sporirea siguranței circulației,
- reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului,
- condițiile de rulare corespunzătoare reduc uzura mijloacelor de transport și degradarea acestora.

Lucrările propuse a se executa pe acest drum, vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație și a fluenței traficului și vor influența benefic zona atât din punct de vedere ambient cât și din punct de vedere socio-economic.

Amplasamentul drumului județean **151D** se desfășoară pe teritoriul administrativ a 3 comune (Gheorghe Doja, Crăciunești, Acățari) și orașul Ungheni.

Acest traseu traversează următoarele UAT-uri:

- UAT Ungheni (sector cuprins între km 0+000 - 1+270)
- UAT Gheorghe Doja (sector cuprins între km 1+270 - 7+585)
- UAT Crăciunești (sector cuprins între km 7+585 - 13+320)
- UAT Acățari (sector cuprins între km 13+320 - 15+410)

## 1. CONCLUZIILE EXPERTIZEI TEHNICE

În vederea modernizării structurii rutiere, se propun prin expertiza tehnică două soluții în ceea ce privește sistemul rutier proiectat, și anume:

**A. VARIANTA 1 - structură rutieră flexibilă compusă din mixturi asfaltice, pe o fundație de agregate naturale de carieră**

- se frezează mixturile asfaltice existente,
- se execută o săpătură de aprox. 60 cm (pe casete laterale de largiri ale drumului),
- se împrăștie în casete materialul frezat împreună cu zestrea existentă,
- strat de fundație din agregate existente - 20 cm (minim),
- strat de fundație din balast - 15 cm,
- strat de bază de piatră spartă - 20 cm,
- strat de baza AB 31,5 baza 50/70 - 8 cm,
- strat de legătură din mixtură asfaltică BAD 22,4 leg. 50/70 - 6 cm,
- strat de uzură BA16 conform AND 605 - 5 cm.

**B. VARIANTA 2 - structură rutieră rigidă compusă din beton rutier, pe fundație de agregate naturale de carieră.**

- se frezează mixturile asfaltice existente,
- se execută o săpătură de aprox. 60 cm (casete laterale),
- se împrăștie în casete materialul frezat împreună cu zestrea existentă,
- strat de fundație din agregate existente - 20 cm (minim),
- Strat de fundație de balast - 30 cm,



- Hârtie Kraft sau polietilenă
- Strat de nisip - 2 cm,
- Strat de uzură din beton BcR 4,0 - 20 cm -20 cm.

*Expertul tehnic recomandă VARIANTA 1, având multiple avantaje tehnice cum ar fi:*

- grosimea structurii asfaltice poate fi etapizat,
- 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 și raze mici respectiv supralărgiri, fără a necesita rosturi între calea cu curentă și calea în curbă.

## **2. SOLUȚIA TEHNICĂ, DIN PUNCT DE VEDERE TEHNOLOGIC, CONSTRUCTIV, TEHNIC, FUNCȚIONAL ȘI ECONOMIC**

Traseul propus se suprapune peste cel existent și are o lungime de 15.410 m (14.445,20 m proiectat fără seminod A3). În conformitate cu STAS 10144 1-90 profilele transversale tip proiectate prezintă următoarele elemente geometrice:

- lățimea platformei de drum - 8,00 m;
- lățimea părții carosabile - 6,00 m;
- lățime benzi de încadrare - 2 x 0,25 m
- lățimea acostamentelor - 0,75 m;
- panta transversală a părții carosabile - 2,50 %;
- panta transversală a acostamentelor - 2,50/4,00%.

La alcătuirea profilelor transversale tip s-a ținut cont de realizarea scurgerii apelor - prin adoptarea celor mai optime soluții în acest scop, cât și de poziția rețelelor aeriene și subterane existente.

La alcătuirea sistemului rutier s-a ținut seama de concluziile și recomandările studiului geotehnic, de traficul actual și de necesitatea de a prelua solicitările traficului de perspectivă.

*Sistemul rutier propus pentru partea carosabilă:*

- ▣ 5 cm strat de uzura BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- ▣ 6 cm strat de legătura BAD 22,4 conform AND 605 (BAD22,4 leg 50/70 conform SR EN 13108)
- ▣ 8 cm strat de bază AB 31,5 conform AND 605 (AB 31,5 baza 50/70 conform SR EN 13108)
- ▣ 20 cm piatră spartă conform SR EN 13242+A1
- ▣ 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- ▣ 20 cm strat de fundație din agregate existente
- ▣ Frezare îmbrăcăminți asfaltice existente



*Structură propusă pentru trotuare/piste cicliști:*

- 3 cm strat de uzură din BA 8
- 10 cm dală de beton de ciment C 20/25
- 10 cm strat de fundație din balast

**Descrierea principalelor lucrări de intervenții**

### **PARTEA CAROSABILĂ**

Se va realiza cu o lățime de 6,00 m, cu două benzi de circulație cu panta transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de profil acoperiș pe zona aliniamentelor, încadrată de benzi de încadrare de 0,25m și acostamente cu lățimea de 0,75 m.

Lungimea reală totală este:  $L = 14.445,20$  m (14,445 km),

Suprafața îmbrăcăminte asfaltică conform măsurătorilor:  $S = 119.535$  mp,

Suprafața acostamente conform măsurătorilor:  $S = 18459,30$  mp,

Suprafața totală amprizei conform măsurătorilor:  $S = 217.500$  mp.

### **COLECTAREA ȘI EVACUAREA APELOR**

În intravilan se regăsesc aproximativ 632 de podețe de acces la proprietăți, iar în extravilan, aproximativ 22 de podețe de acces la proprietăți.

Accesele la proprietăți se vor amenaja prin realizarea de podețe tubulare cu Dn 400 mm cu tub corugat SN 4, pe o lungime de 6m în dreptul fiecărui acces. Proiectul prevede amenajarea căii pe podeț la nivel de dală de beton de ciment armată cu plasa sudată.

Podețele existente pe drumul județean modernizat se vor înlocui și acolo unde situația o va impune se vor propune podețe noi. Podețele transversale vor fi podețe casetate P2 (conform planșa DET 003) și pentru podețele laterale DN 500mm tubular.

### **INTERSECȚII CU ALTE CĂI DE COMUNICAȚIE**

Pentru amenajare drumurilor laterale se va prevedea un sistem rutier pe o lungime de 5 m și acostamente de 0,50 m, cu același sistem rutier ca pe drumul propus spre modernizare. Continuitatea șanturilor în dreptul intersecțiilor cu străzi laterale va fi asigurată prin podețe tubulare DN 500 mm. Structura rutieră de pe accese se va realiza sub forma sistemului rutier propus pentru partea carosabilă.

### **STAȚII DE AUTOBUZ**

Stațiile de autobuz sunt în număr de 8 și se vor amenaja cu o lățime de 3,00 m și cu pene de racordare ce formează unghiul dintre axul drumului proiectat și stația de autobuz, între 20-25 grade. Acestea se vor realiza cu aceeași structură rutieră proiectată ca și a drumului județean analizat.

### **TRECERI DE PIETONI**

Trecerile de pietoni sunt în număr de 23 și se vor realiza cu lățimea de 4 m fiind precedate de indicatoare de presemnalizare luminoase.

### **TROTUARE/PISTE BICICLIȘTI**

Acestea vor avea o lățime variabilă cuprinsă între minim 1 m și maxim 1,50 m și cuprind o suprafață construită de  $S = 38.021,40$  mp.



Structura trotuarului se va realiza astfel:

- 3 cm strat de uzura din BA 8
- 10 cm dala de beton de ciment C 20/25
- 10 cm strat de fundație din balast

#### LUCRĂRI DE ARTĂ - PODURI DIN BETON

Pe amplasamentul analizat se regăsesc următoarele poduri:

Pod P1 se află la km 2+469, traversează râul Niraj, pe un pod din beton armat cu trei deschideri de (6,50 + 15,00 + 6,50) m, lungimea suprastructurii de 28,00 m și lungimea totală de 37,00 m. Podul P1 va fi înlocuit cu un pod nou din beton armat. Pentru execuția podului P1 se va realiza o variantă provizorie în amonte, pe partea stângă în sensul de creștere al kilometrajului. Pentru execuția podului vor fi necesare lucrări care să cuprindă infrastructura, suprastructura, racordare cu terasamentele, astfel:

- Lungime pod: 24,00 m; 29,10 m inclusiv zidurile întoarse ale culeilor,
- Podul va avea o singură deschidere,
- Se vor folosi 8 grinzi prefabricate de 24 m lungime (grinzi pretensionate cu L=24 m și H=0.93 m),
- Fundarea se va realiza cu coloane forate de diametru 1080 mm tip Benotto la adâncimea de 12 m (cate 8 piloți pentru fiecare culee),
- Parte carosabilă 7,80 m: 2 benzi x 3,90m,
- Trotuare: 2x1,50 m,
- Parapet metalic pietonal: 2 x (24,00 m + 5,00 m), etc

Pod P2 se află la km 3+590, traversează canalul J2 amenajat la km 3+590, pe un pod din beton armat cu 2 deschideri de 5,60 m și lungimea totală de 18,20 m. Podul P2 va fi înlocuit cu un pod nou din beton armat. Pentru execuția podului P2 se va realiza o variantă provizorie în amonte, pe partea stângă în sensul de creștere al kilometrajului. Pentru execuția podului vor fi necesare lucrări care să cuprindă infrastructura, suprastructura, racordare cu terasamentele, astfel:

- Lungime pod: 12,00 m; 18,10 m inclusiv zidurile întoarse ale culeilor,
- Podul va avea o singură deschidere,
- Se vor folosi 17 grinzi prefabricate de 12 m lungime (grinzi pretensionate tip T întors cu L=12 m și H= 0,52 m),
- Fundarea se va realiza cu coloane forate de diametru 1080 mm tip Benotto la adâncimea de 12 m, cate 8 bucăți pentru fiecare culee,
- Parte carosabilă 8,00 m: 2 benzi x (3,50 m + 0,50 m),
- Trotuare: 2x1,50 m,
- Parapet metalic pietonal: 2 x (12,00 m+6,00 m), etc

Pod P3 se află la km 4+911, traversează canalul Ciba-Nicolesti amenajat la km 4+911, pe un pod din beton armat cu 1 deschidere de 5,10 m și lungimea totală de 13,50 m. Podul P3 va fi înlocuit cu un pod nou din beton armat. Pentru execuția podului P3 se va realiza o variantă provizorie în amonte, pe partea stângă în sensul de creștere al kilometrajului.





Pentru execuția podului vor fi necesare lucrări care să cuprindă infrastructura, suprastructura, racordare cu terasamentele, astfel:

- Lungime pod: 14,00 m; 20,10 m inclusiv zidurile întoarse ale culeilor,
- Podul va avea o singură deschidere,
- Se vor folosi 10 grinzi prefabricate de 14 m lungime (grinzi pretensionate Tip I cu L=14 m și H= 0,72 m),
- Fundarea se va realiza cu coloane forate de diametru 1080 mm tip Benotto la adâncimea de 12m, câte 8 bucăți pentru fiecare culee,
- Parte carosabilă 8,00m: 2 benzi x (3,50 m + 0,50 m),
- Trotuare: 2x1,50 m,
- Parapet metalic pietonal: 2 x (14,00 m+6,00 m), etc

### SIGURANȚA CIRCULAȚIEI

Pentru asigurarea siguranței circulației s-a prevăzut semnalizare rutieră verticală (indicatoare de circulație), marcaje longitudinale termoplastice, indicatoare de presemnalizare luminoase la trecerile de pietoni, parapeti direcționali metalici (semigreu), câte două radare de informare în fiecare localitate traversată, covoare antiderapante de culoare roșie înainte de fiecare trecere de pietoni.

### UTILITĂȚI

În prezentul proiect se vor executa lucrări de intervenție (relocare) a utilităților existente, acestea fiind în ampriza drumului analizat. Deoarece traseul proiectat inclusiv piste de bicicliști afectează o parte din stâlpii existenți, în Devizul General al lucrării au fost prevăzute sume semnificative pentru dezafectarea tuturor stâlpilor electrici din intravilan, montarea de stâlpi noi.

Pentru rețelele constituite din conducte/țevi (apa, gaz) a căror poziție în plan se afla sub carosabilul proiectat, în Devizul General au fost prevăzute sume în vederea relocării în afara părții carosabile, astfel încât mentenanța acestor rețele să se facă pe viitor cât mai ușor, fără a afecta structura rutiera a drumului județean DJ 151D.



CARACTERISTICILE TEHNICE ALE INVESTIȚIEI			
Nr. Crt.	Categoria lucrării	UM	Cantități
1.	Carosabil	mp	119.535
2.	Șanțuri de pământ	m	9.554
3.	Șanțuri de beton	m	15.058
4.	Rigola carosabila	m	3920
5.	Podete tubulare Dn 500 mm	buc	57
6.	Podete casetate P2	buc	14
7.	Podete DN 400 mm - accese	buc	350
8.	Pod pe grinzi din beton, L=24m	buc	1

9.	Pod pe grinzi din beton, L=12 m	buc	1
10.	Pod pe grinzi din beton, L=14 m	buc	1
11.	Indicatoare rutiere	buc	260
12.	Marcaje rutiere longitudinale	km	43,34

### 3. DURATA DE REALIZARE ȘI ETAPELE PRINCIPALE CORELATE CU DATELE PREVĂZUTE ÎN GRAFICUL ORIENTATIV DE REALIZARE A INVESTIȚIEI, DETALIAT PE ETAPE PRINCIPALE

Durata totală de execuție a proiectului este de 42 luni (6 luni proiectare și 36 luni execuție).

### 4. COSTURILE ESTIMATIVE ALE INVESTIȚIEI

Costurile estimate pentru realizarea investiției conform variantei 1 recomandată de expertul tehnic:

Valoarea totală a investiției inclusiv TVA : 118.297.383,28 lei

Valoarea C+M inclusiv TVA : 95.373.740,00

Costurile estimate pentru realizarea investiției conform variantei 2:

Valoarea totală a investiției inclusiv TVA : 138.150.361,67 lei

Valoarea C+M inclusiv TVA : 112.855.612,70

Finanțarea investiției se va realiza din bugetul local sau orice alte surse legal constituite.

Documentația a fost recepționată, încheindu-se în acest sens procesul verbal de recepție nr.1560/19.01.2022.

Având în vedere cele prezentate anterior, apreciem că, sunt întrunite condițiile legale pentru promovarea spre aprobare a documentației investiției „Reabilitarea sistemului rutier pe drumul județean DJ151D, Ungheni-Acățari, județul Mureș”, varianta 1, la o valoare totală a investiției de 118.297.383,28 cu TVA , valoare C+M 95.373.740,00 lei cu TVA.

DIRECTOR EXECUTIV

ing. Márton Katalin



Verificat: șef serviciu ing. Oargă Marieta  
 Întocmit: Neag Nadina  
 2 exemplare



Nr.4500/18.02.2022

## RAPORT DE SPECIALITATE

### privind aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici ai investiției „Reabilitarea sistemului rutier pe drumul județean DJ151D, Ungheni-Acățari, județul Mureș”

În momentul de față Drumul Județean 151D (tronson Ungheni - Acățari) prezintă valori de trafic extrem de mari, mult peste capacitatea și conformarea actuală a drumului, fiind considerat o veritabilă rută de ocolire a municipiului Târgu Mureș pe ruta Cluj (DN15) - Brașov (DN13) pentru mii de autovehicule, autoutilitare și autotrenuri care tranzitează zilnic această zonă. Mai mult, deschiderea în luna decembrie 2021 a lotului 2 din autostrada A3 Ungheni - Ogra, Secțiunea 1C Târgu Mureș - Ogra, subsecțiunea Târgu Mureș - Ungheni și a drumului de legătură a condus la creșterea valorilor de trafic în principal pentru autovehicule < 3.5 t. pe acest segment de drum județean.

De asemenea, drumul este folosit zilnic de cei peste 8.000 de locuitori din localitățile Leordeni, Gheorghe Doja, Tirimia, Satu Nou, Ilieni, Tirimioara, Nicolești, Ciba, Cornești, Foi, Grușor, Stejeriș și parțial de locuitorii din localitățile Acățari și Ungheni pentru a se deplasa între localitățile de pe DJ151D, traficul pietonal este în creștere iar în prezent locuitorii care utilizează biciclete sau trotinete electrice în special în intravilanul localităților nu beneficiază de piste și culoare adecvate.

Prin reabilitarea drumului județean DJ 151D, traficul care va fi preluat de pe strazile/drumurile existente deja modernizate (traficul normal) va beneficia de condiții superioare de circulație, condiții care se vor concretiza într-o serie de avantaje sociale și economice, precum:

- îmbunătățirea accesului localnicilor la proprietăți,
- ameliorarea în conformitate cu standardele în vigoare a condițiilor de viață ale locuitorilor și ale activităților productive desfășurate în zona localităților și eliminarea stării de stres,
- îmbunătățirea accesibilității și mobilității populației, bunurilor și serviciilor, care va stimula o dezvoltare economică durabilă,
- crearea de noi locuri de munca pe perioada executiei lucrărilor,
- reabilitarea drumului studiat, va avea impact deosebit de favorabil întrucât se vor realiza următoarele deziderate:
  - realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic,
  - sporirea siguranței circulației,
  - reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului,
  - condițiile de rulare corespunzătoare reduc uzura mijloacelor de transport și degradarea acestora.





Lucrările propuse a se executa pe acest drum, vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație și a fluenței traficului și vor influența benefic zona atât din punct de vedere ambient cât și din punct de vedere socio-economic.

#### 1. CONCLUZIILE EXPERTIZEI TEHNICE

În vederea modernizării structurii rutiere, se propun prin exepertiza tehnică două soluții în ceea ce privește sistemul rutier proiectat, și anume:

A. VARIANTA 1 - structură rutieră flexibilă compusă din mixturi asfaltice, pe o fundație de agregate naturale de carieră

B. VARIANTA 2 - structură rutieră rigidă compusă din beton rutier, pe fundație de agregate naturale de carieră.

Expertul tehnic recomandă VARIANTA 1, având multiple avantaje tehnice cum ar fi:

- grosimea structurii asfaltice poate fi etapizat,
- 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 și raze mici respectiv supralărgiri, fără a necesita rosturi între calea cu curentă și calea în curbă.

#### 2. SOLUȚIA TEHNICĂ, DIN PUNCT DE VEDERE TEHNOLOGIC, CONSTRUCTIV, TEHNIC, FUNCȚIONAL ȘI ECONOMIC

Traseul propus se suprapune peste cel existent și are o lungime de 15.410 m (14.445,20 m proiectat fără seminod A3).

La alcătuirea profilelor transversale tip s-a ținut cont de realizarea scurgerii apelor - prin adoptarea celor mai optime soluții în acest scop, cât și de poziția rețelelor aeriene și subterane existente.

La alcătuirea sistemului rutier s-a ținut seama de concluziile și recomandările studiului geotehnic, de traficul actual și de necesitatea de a prelua solicitările traficului de perspectivă.

#### 3. DURATA DE REALIZARE ȘI ETAPELE PRINCIPALE CORELATE CU DATELE PREVĂZUTE ÎN GRAFICUL ORIENTATIV DE REALIZARE A INVESTIȚIEI, DETALIAT PE ETAPE PRINCIPALE

Durata totală de execuție a proiectului este de 42 luni (6 luni proiectare și 36 luni execuție).

#### 4. COSTURILE ESTIMATIVE ALE INVESTIȚIEI

Costurile estimate pentru realizarea investiției conform variantei 1 recomandată de expertul tehnic:

Valoarea totală a investiției inclusiv TVA : **118.297.383,28 lei**

Valoarea C+M inclusiv TVA : 95.373.740,00

Costurile estimate pentru realizarea investiției conform variantei 2:

Valoarea totală a investiției inclusiv TVA : **138.150.361,67 lei**

Valoarea C+M inclusiv TVA : 112.855.612,70

Finanțarea investiției se va realiza din bugetul local sau orice alte surse legal constituite.





CONSILIUL JUDEȚEAN MUREȘ  
DIRECȚIA ECONOMICĂ  
SERVICIUL BUGET

Documentația a fost recepționată, încheindu-se în acest sens procesul verbal de recepție nr.1560/19.01.2022.

Având în vedere cele prezentate anterior, apreciem că, sunt întrunite condițiile legale pentru promovarea spre aprobare a documentației investiției „Reabilitarea sistemului rutier pe drumul județean DJ151D, Ungheni-Acățari, județul Mureș”, varianta 1, la o valoare totală a investiției de **118.297.383,28** cu TVA , valoare C+M 95.373.740,00 lei cu TVA.

DIRECTOR EXECUTIV  
Alin Mărginean



Întocmit: Kádár Katalin, șef serviciu



Nr. 4509/18.02.2022  
Dosar. IX/B/1

Văzut,  
Director executiv  
Genica Nemeș

## RAPORT

la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici ai investiției „Reabilitarea sistemului rutier pe drumul județean DJ151D, Ungheni-Acățari, județul Mureș”

Analizând proiectul de hotărâre inițiat de Vicepreședintele Consiliului Județean Mureș, cu referatul de aprobare nr.4479/18.02.2022 și în considerarea celor reținute în raportul de specialitate al Direcției tehnice - Serviciul urmărire lucrări și în raportul de specialitate al Direcției economice nr.4500/18.02.2022,

În conformitate cu prevederile art.45, alin.(4) din Regulamentul de organizare și funcționare al Consiliului Județean Mureș, aprobat prin Hotărârea nr.115 din 26.09.2019, 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:

În adoptarea actului administrativ sunt incidente 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, și ale art.173 alin.(1) lit.„b” coroborate cu cele ale alin.(3) lit.„f” din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

Documentația tehnico-economică aferentă obiectivului de investiții, respectiv documentația de avizare și devizul general, a fost întocmită de S.C. MEDIA MARKETING S.R.L. în baza Contractului nr.34/14325 din 03.06. 2020, având ca obiect „Reabilitarea sistemului rutier pe drumul județean DJ151D, Ungheni-Acățari, județul Mureș” și a fost recepționată prin Procesul-verbal nr.1560/19.01.2022.

Documentația a fost elaborată 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.9, alin.(4) din HGR nr.907/2016, documentația de avizare a lucrărilor de intervenții (DALI) se aprobă potrivit competențelor stabilite prin Legea nr.500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare și Legea nr.273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare.

În ceea ce privește normele de competență incidente activității autorității, arătăm că potrivit prevederilor art.173 alin.(1) lit.„b” din OUG nr.57/2019 privind Codul administrativ, consiliul județean exercită atribuții privind dezvoltarea economico-socială a județului, sens în care potrivit alin.(3) lit.„f” din același text legal, în exercitarea acestor atribuții, aprobă documentațiile tehnico-economice pentru lucrările de investiții de interes județean, în limitele și în condițiile legii.

Precizăm totodată că, la întocmirea proiectului de hotărâre s-au avut în vedere prevederile art.81-82 din Legea nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, cu modificările și completările ulterioare.

Față de argumentele anterior expuse, opinăm că proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice și a indicatorilor tehnico-economici ai investiției „Reabilitarea sistemului rutier pe drumul județean DJ151D, Ungheni-Acățari, județul Mureș”, îndeplinește condițiile legale pentru a fi supus dezbaterii și aprobării plenului Consiliului Județean Mureș, ulterior avizării de către comisiile de specialitate nominalizate în condițiile art.136 alin.(4) din OUG nr.57/2019 privind Codul administrativ.

## ȘEF SERVICIU

**Adriana Farkas**



Întocmit: Lokodi Emőke / 2 ex.