

ROMÂNIA
JUDE UL BIHOR
CONSILIUL LOCAL AL ORA ULUI
VALEA LUI MIHAI

H O T R Â R E

privind actualizarea Devizului general i a bugetului proiectului: *Reducerea emisiilor de carbon în Ora ul Valea lui Mihai, jude ul Bihor*

Consiliul Local al Ora ului Valea lui Mihai,

Având în vedere:

- Proiectul de hot râre inițiat de Primarul Orașului Valea lui Mihai, avizat favorabil de comisia de specialitate a Consiliului Local al Ora ului Valea lui Mihai,
- Referatul de aprobare, nr.1593/09 aprilie 2019, prin care dl. Nyakó Iozsef – primar al Ora ului Valea lui Mihai supune spre aprobare actualizarea Devizului general i a bugetului proiectului: ***Reducerea emisiilor de carbon în Ora ul Valea lui Mihai, jude ul Bihor,***
- Raportul de specialitate la proiectul de hot râre întocmit de eful serviciului între inere patrimoniu, spa ii verzi i protec ia mediului din aparatul de specialitate al Primarului Ora ului Valea lui Mihai, nr.1594/09 aprilie 2019,
- Instruc iunea Autorit ii de Management pentru P.O.R., nr. 112/08 martie 2019, cu privire la aplicarea prevederilor art.71 din ***O.U.G. nr.114/2018, privind instituirea unor m suri în domeniul investi iilor publice i a unor m suri fiscal-bugetare, modificarea i completarea unor acte normative i prorogarea unor termene,***
- prevederile art.71 din ***O.U.G. nr.114/2018*** în baza c rora se actualizeaz bugetul proiectului i/sau celelalte documente relevante, astfel încât s nu încalce criteriile de eligibilitate legate de valoare eligibil i/sau valoarea total a proiectelor, actualizarea realizându-se în limitele criteriilor de eligibilitate existente, cheltuielile în cauz putându-se încadra la sec iunea de cheltuieli eligibile în limita criteriilor din ghidul specific aplicabil,
- prevederile ***Legii nr.273/2006*** privind finan ele publice locale, cu modific rile iu complet rile ulterioare,
- Documenta ia de avizare a lucr rilor de interven iiii i indicatorii tehnico-economici actualiza i ai obiectivului de investi ii ***Reducerea emisiilor de carbon în Ora ul Valea lui Mihai, jude ul Bihor,***
- Hot rârea Consiliului Local al Ora ului Valea lui Mihai, **nr.26/2018** privind aprobarea particip rii ora ului Valea lui Mihai la proiectul: ***Reducerea emisiilor de carbon în Ora ul Valea lui Mihai, jude ul Bihor,*** a Studiului de fezabilitate i a cheltuielilor legate de proiect,

- Hot rârea Consiliului Local al Ora ului Valea lui Mihai, **nr.83/2018** privind aprobarea proiectului actualizat: ***Reducerea emisiilor de carbon în Ora ul Valea lui Mihai, jude ul Bihor, precum  i actualizarea documenta iei tehnico-economice pentru proiect***, aprobat prin Hot rârea Consiliului Local al Ora ului Valea lui Mihai, **nr.26/2018**,

- Hot rârea Consiliului Local al Ora ului Valea lui Mihai, **nr.6/2019** privind modificarea Hot r rii Consiliului Local al Ora ului Valea lui Mihai, **nr.83/2018**,

- Hot rârea Consiliului Local al Ora ului Valea lui Mihai, **nr.13/2019** privind modificarea Hot r rii Consiliului Local al Ora ului Valea lui Mihai, **nr.83/2018** – modificat prin Hot rârea Consiliului Local al Ora ului Valea lui Mihai, **nr.6/2019**,

 n baza prevederilor art.36 alin.(1), alin.(2) lit. b i alin.(4) lit. d, art.45 i art.115 alin. (1) lit. b din ***Legea administra iei publice locale nr.215/2001***, republicat , cu modific rile i complet rile ulterioare,

H O T R T E

Art.1: Se aprob proiectul actualizat ***Reducerea emisiilor de carbon în Ora ul Valea lui Mihai, jude ul Bihor***, în vederea finan rii prin Programul Opera ional Regional 2014-2020, Axa prioritar 3 – ***Prioritatea de investi ii 4e, obiectivul specific 3.2 - reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazat pe planurile de mobilitate urban durabil*** , din cadrul Programului Opera ional Regional 2014-2020, Apelul de proiecte nr. **POR/2017/3/3.2/1/7 REGIUNI**.

Art.2: Se aprob documenta ia tehnico-economic actualizat a proiectului ***Reducerea emisiilor de carbon în Ora ul Valea lui Mihai, jude ul Bihor***, prev zut în ***Anexa nr. 1***, care face parte integrant din prezenta hot râre.

Art.3: Se aprob indicatorii tehnico-economici actualiza i rezulta i din S.F. pentru proiectul ***Reducerea emisiilor de carbon în Ora ul Valea lui Mihai, jude ul Bihor***, prev zu i în ***Anexa nr. 2***, care face parte integrant din prezenta hot râre.

Art.4: Se aprob valoarea total a proiectului ***Reducerea emisiilor de carbon în Ora ul Valea lui Mihai, jude ul Bihor***, în cuantum de **25.265.772,36 lei (inclusiv TVA)**.

Art.5: Se aprob contribu ia proprie în proiect în sum de **2.851.219,49 lei (inclusiv TVA)**, reprezent nd achitarea tuturor cheltuielilor neeligibile ale proiectului, c ti contribu ia de **2 %** din valoarea eligibil a proiectului, în cuantum de **457.445,39 lei (inclusiv TVA)**, reprezent nd cofinan area proiectului ***Reducerea emisiilor de carbon în Ora ul Valea lui Mihai, jude ul Bihor***.

Art.6: Resursele financiare necesare implement rii proiectului în condi iile ramburs rii/decont rii ulterioare a cheltuielilor din instrumente structurale, se asigur din bugetul Ora ului Valea lui Mihai.

Art.7: Se  mputernice te ***dl. Nyak  Iozsef*** – Primar al ora ului Valea lui Mihai s semneze toate actele necesare i contractul de finan are, în numele i pe seama Ora ului Valea lui Mihai.

Art.8: Prezenta hot rre se aduce la cuno tin public i se comunic cu:

- Institu ia Prefectului – Jude ul Bihor
- Primarul ora ului Valea lui Mihai
- Biroul buget-contabilitate, finan e i Serviciul între inere patrimoniu, spa ii verzi i protec ia mediului din aparatul de specialitate al Primarului Ora ului Valea lui Mihai
- se public pe site-ul www.valealuimihai.ro,
- la dosar.

PRE EDINTE DE EDIN ,
Pap Sándor-György

CONTRASEMNEAZ PENTRU LEGALITATE:
pt. SECRETARUL ORA ULUI VALEA LUI MIHAI,
Magyar Anna

Nr.35 din 10 aprilie 2019

Consilieri locali în func ie: 17

Consilieri locali prezen i: 15

Hot rrea a fost adoptat cu: - 11 voturi PENTRU

- 4 AB INERI *

* Potrivit art.61, alin.(2) din Regulamentul de organizare i func ionare a Consiliului Local al Ora ului Valea lui Mihai, aprobat prin H.C.L. nr.12/2016, „ab inerile se contabilizeaz la voturile”CONTRA”

Indicatorii tehnico-economici actualiza i la proiectul:
Reducerea emisiilor de carbon în Ora ul Valea lui Mihai, jude ul Bihor

Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, func ional-arhitectural i tehnologic:

La baza alegerii solutiilor proiectate, au stat urmatoarele criterii principale:

- respectarea temei de proiectare la cererea stricta a beneficiarului
- respectarea normelor tehnice in vigoare

In acest proiect nu se vor putea realiza benzi dedicate pentru autobuz datorita suprafetei de teren disponibile. In urma analizei s-a constatat insuficienta pentru benzi dedicate transportului in comun aceasta problema suvenind datorita proprietatiilor private din vecinatatea drumului. Deci se va recurge la reabilitarea structurii rutiere existente pentru a facilita transportul in comun si reducerea emisiilor de dioxid de carbon. Daca nu se va reabilita partea carosabila pentru a facilita transportul in conditii optime datorita suprafetei de rulare proaste, cu gropi accentuate in anumite zone, asfalt total degradat, zeste superficiala care nu asigura capacitatea portanta a traficului emisiile de dioxid de carbon vor creste in viitorul apropiat iar sanatatea populatiei pe termen lung va fi pusa in pericol cat si mediul inconjurator. De asemenea pe zona reabilitata datorita proastei gestionare a apelor pluviale capacitatea portanta pe anumite zone este deficitara iar daca nu se va asigura scurgerea apelor pluviale noua structura rutiera se va degrada intr-un termen foarte scurt. De aceea in vederea solutionarii scurgerii apelor pluviale se va implementa un sistem de canalizare pluviala. Aceste lucrari conform ghidului de finantare nu sunt eligibile daca sunt intr-un procent mai mare de 40% din valoarea totala a lucrarilor. In concluzie conform devizului general pe obiect Capitolul 4, subcapitolul 4.1.1.1 Modernizarea infrastructurii rutiere (Drum modernizat) valoarea totala exprimata in procente este de 26.96 % din totalul Capitolului 4.1.

Gararea microbuzelor se va face pe strada Republicii, nr.49/B, Oras Valea lui Mihai, Judetul Bihor. Centrul de monitorizare va fi amplasat pe strada Calea Revolutiei, nr.2 Oras Valea lui Mihai, Judetul Bihor. In ceea ce priveste spatiul de garare si centrul de monitorizare nu se va interveni prin proiect asupra lor. La centrul de monitorizare va fi amplasat "Pacheult centru de supraveghere" care este compus din : unitate centrala , doua monitoare , tastatura , mouse , o masa de birou si un scaun de birou. Datele surprinse de camerele de supraveghere pot fi descarcate si vizionate pe calculator , acesta avand ca dotare cititor de carduri. Unitatea centrala – este dotata cu cititor de carduri pentru a putea fi

descarcate imaginile surprinse de camerele de supraveghere direct de pe card si are sistem de operare licentiat.

Scenariul 1:

Se propune modernizarea drumului perimetral , prin realizarea unui sistem rutier compus din urmatoarele straturi:

◆ Sistem rutier:

- 5 cm strat de uzur din beton asfaltic BA16
- 6 cm strat de leg tur din beton asfaltic deschis BAD20
- 20 cm strat de piatra sparta
- 35 cm strat de fundatie din balast

Elementele geometrice în plan

Din punct de vedere al elementelor geometrice în plan, strazile s-au amenajat printr-o succesiune de aliniamente și curbe, în special aliniamente, respectiv acolo unde unghiurile sunt mai mari de 177 grade s-au considerat frânturi.

Profilul longitudinal

Linia roșie s-a proiectat astfel încât volumele de umplutură, să fie cât mai mici, urmând în mare parte configurația drumului inițial în zonele în care acesta este existent iar în zonele în care acesta este nou s-a ținut seama și de construcțiile care vor urma să se realizeze în această zonă în care se vor ține cont și de grosimile straturilor structurii rutiere propuse.

Profilul transversal tip

Din punct de vedere al elementelor geometrice în profil transversal, strazile se încadrează conform Ordinului cu nr. 66/2000, cu următoarele caracteristici:

- | | |
|---------------------------------|-------------------------|
| ◆ categoria drumului: | strazi de interes local |
| ◆ categoria tehnic : | IV |
| ◆ viteza de proiectare: | 30 km/h |
| ◆ lungimea traseului proiectat: | 9625 m |
| ◆ lățimea părții carosabile: | 5.00 – 6.00 m |
| ◆ lățimea platformei: | 5.00 – 6.00 m |
| ◆ lățimea piste biciclete | 1.00 m |
| ◆ Tipul structurii rutiere: | supl |
| ◆ Zone verzi de lățime variabil | |

Profilul transversal în aliniament se va amenaja cu pantă unică către santurile existente sau proiectate, guri de scurgere de 2,5% pe partea carosabilă .

1. Tronson 1 – km 0+000 – km 5+262 din care:

- de la pozitia km 0+000-4+350

- Parte carosabil 2 x 3.00 m
- Piste 2 x 1.00 m
- Canalizare pluviala staga/dreapta km 0+000 – 4+350

Mentionez faptul ca intre pozitia km 2+207- km 2+292 se va realiza doar pista de biciclete deoarece asupra sistemului rutier nu se poate interveni deoarece sistemul rutier si scurgerea apelor meteorice este tratata intr-un alt proiect „Modernizare strada Vorosmarty si Mihaly situata in orasul Valea lui Mihai, judetul Bihor „tronson afalt in procedura de executie din fonduri proprii, deci prin urmare pe acea portiune nici canalizare pluviala nu va exista.

Intre pozitia km 4+350 – 5+262 nu se va interveni deoarece acesta deja a fost reabilitat recent prin urmatoarele proiecte „Reparatii prin asfaltare a strazii Wesselenyi Miklos in orasul Valea lui Mihai, jud. Bihor „Modernizarea partiala a strazii Munkacsy Mihaly in orasul Valea lui Mihai, jud. Bihor „Modernizare str. Morii, Ora ul Valea lui Mihai, jude ul Bihor „, acestea realizandu-se prin fonduri proprii, deci aici se vor realiza doar statii de autobuz.

2. Tronson 2 – km 0+000 – km 0+786

- Piste de biciclete 2 x 1.00 m

2. Tronson 3 – km 0+000 – km 1+523

- Piste de biciclete 2 x 1.00 m

2. Tronson 4 – km 0+000 – km 1+747

- Piste de biciclete 2 x 1.00 m

2. Tronson 5 – km 0+000 – km 1+219

- Piste de biciclete 2 x 1.00 m

Amenajarea intersec iilor si acceselor la proprietati

Intresec iile dintre drumurile laterale s-au amenajat ca intersec ii în “T” sau “cruce” cu racordul p r ii carosabile la margine cu raze de 6 m arce de cerc . Acestea s-au amenajat pe o latime de 5 m si pe o lungime de 15 m acestea fiind realizate din aceias structura ca si partea carosabila.

In plus la acestea sa mai adaugat o potiune amanajata cu piatra sprata pe o lungime de 20 m pentru curatarea cauciucurilor inainte de intrare pe suprafata de rulare. Accesele la proprietati s-au amanajat pe o portiune de 5 m cu o structura rutiera ca cea carosabila acestea fiind realizate doar pe Tronsonul 1 acestea insumand un numar de 472 bucati.

Drumuri laterale		
Denumire tronson	Pozitie kilometrica	
	Stanga	Drepta
Tronson 1	-	km 0+510
	km 0+565	-
	-	km 0+718
	km 0+847	-
	-	km 1+248
	-	km 1+500
	km 1+572	-
	-	km 1+850
	km 1+970	-
	km 2+205	-
	-	km 2+296
	km 2+502	-
	km 2+780	-
	-	km 2+880
	-	km 2+882
	-	km 3+225
	km 3+255	-
	km 3+295	-
	km 3+350	-
	km 3+525	-
	km 3+800	-
	km 3+833	-
	km 4+145	-
-	km 4+170	
-	km 4+845	
km 4+930	-	
TOTAL	15	11

Amenajarea pistelor de biciclete

Ele se vor infiinta pe toate sectoarele mai putin pe zonele in care nu este suficient spatiu pentru realizarea acestora, acestea servesc traficului generat din necesitatea de agrement si datorita industriei din zona in care are un numar semnificativ de muncitori.

La proiectarea pistelor s-a tinut cont de normativul in vigoare 10144-2/91 „Trotuare, alei pietonale si piste de ciclisti” atat din punct de vedere al elementelor geometrice cat si a structurii de rulare.

Pistele se vor amenaja in lungul drumului la maginea partii carosabile fiind separate de o borduri 50x20x25 cm de partea carosabila. Acestea vor avea o latime minima de 1 m iar structura rutiera va fi urmatoarea:

- ❖ 6 cm strat de uzur din beton asphaltic BA8
- ❖ 10 cm piatra sparta amestec optimal
- ❖ 20 cm strat de fundatie de balast

Denumire tronson	Suprafata piste (mp)	Lungime canalizare pluviala
Tronson 1	9480	4265
Tronson 2	1572	-
Tronson 3	3046	-
Tronson 4	3494	-
Tronson 5	2438	-
TOTAL	20030	4265

În dreptul acceselor structura se va suplimenta cu un strat de 10 cm de piatra sparta si 6 cm de strat de legatura din BAD 20 pentru asigurarea capacitatii portante a pistei in cazul eventualelor interventii a pompieriiilor, scopuri proprii etc. Continuitatea pistelor se va asigura prin marcaje orizontale si verticale conform stas 1848-1 si 1848-7 din 2011 prin realizarea unor marcaje orizontale (de exemplu la drumurile laterale cu vopsea pentru prevenirea acicidetelor dintre biciclisti si conducatorii atuto).

Amenajarea statiilor de autobuz

Statiile de autobuz se vor amana la marginea partii carosabile, cu scopul scoaterii din flux a autovehiculelor de transport pe durata opririi. Statiile de autobuz sunt concepute astfel incat sa permita stationarea longitudinala a autovehiculului de transport persoane. Acestea s-au amplasat de comun acord cu organele decizionale ale beneficiarului in functie de interesele pe care acestea urmeaza sa le deserveasca. Statiile de autobuz vor fi supravegheata cu camere video. Semnalizarea acestora se va face cu indicatoare "Statie auto" .

Se vor construi 12 stații pentru staționarea microbuzelor pe urm toarele str zi: Str. Iosif Vulcan, Str. Szent Gyorgyi Albert, Str. Arpad, Str. George Cosbuc, Str. Republicii (3 statii), Str. Avram Iancu, Str. Vorosmarty Mihaly, Str. Wesselenyi Miklos i pe DN 19 C - km 0+400 i DN 19 C - km 1+155. Traseul autobuzelor pentru transportul public care se va înființa în Orașul Valea lui Mihai va fi pe urm toarele str zi: Arpad, Avram Iancu, Bancii, Arany Janos, Fabricii, George Cosbu, Iosiv Vulcan, Calvin Janos, Kazinczy Ferenc, Kolcsey Ferenc, Morii, Munkacsi Mihaly, Nicolae Balcescu, Republicii, Szent Gyorgyi Albert, Vorosmarty Mihaly, Wesselenyi Miklos.

Acestea se vor realiza la margina partii carosabile avand aceias structura ca si cea a partii carosabile.

◆ Sistem rutier statii de autobuz:

- 5 cm strat de uzur din beton asfaltic BA16
- 6 cm strat de leg tur din beton asfaltic deschis BAD20
- 20 cm strat de piatra sparta
- 35 cm strat de fundatie din balast

Suprafata unei statii de autobuz va fi de 54 mp.

Tabel cantralizator cu pozitiile kilometrice ale statiilor de autobuz proiectate:

Statii de autobuz	
Denumire tronson	Pozitie kilometrica
Tronson 1	km 0+020 dreapta
	km 0+980 dreapta
	km 1+630 dreapta
	km 2+370 dreapta
	km 2+835 dreapta
	km 3+250 dreapta
	km 3+475 dreapta
	km 4+115 dreapta
	km 4+885 dreapta
	km 5+200 dreapta
DN19	km 1+155 stanga
	km 0+400 stanga
TOTAL	12 bucati

Dispozitive de scurgere i evacuare a apelor pluviale

Apa superficial provenit din ploii i din topirea zpezii acioneaz atât prin for a de antrenare, de eroziune, cât i prin micorarea capacit ii portante a pmântului din patul drumului. De aceea apele superficiale trebuie îndep rtate de pe suprafecele platformei drumului i descrcate lateral, fie pe terenul natural, când drumul este în rambleu, fie în anuri sau rigole, când drumul este în debleu.

Datorita aspectului urbanistic si al sigurantei circulatiei s-a recurs la adoptarea solutiei cu canalizare pluviala.

Reteaua de canalizare pluviala este compusa din :

- Camine de vizitare din beton dn 800 mm
- Tub PVC KG SN 8 DN 400 mm.
- Guri de scurgere
- Oducta de refulare PEHD DN 355 mm
- Doua statii de pompare Sp1 (Q=191 l/s ; H= 17 m H₂O) ; Sp2 (Q=171 l/s ; H= 35 m H₂O)

Reteaua de canalizare pluviala

Reteaua de canalizare pluviala se va monta sub adancimea de inghet, adancimea variind în functie de panta colectorului.

Tuburile din PVC se vor monta pe un pat de nisip de 15 cm grosime, sub un unghi de 120°, pe toata lungimea, iar umplutura cu nisip va avea 30 cm deasupra generatoarei superioare si se va executa bine compactat.

Restul de umplutura pana la patul drumului/strazii se va realiza din pamantul rezultat din sapatura, sortat (se vor indeparta pietrele mai mari de 8 cm), asigurand un grad Proctor de compactare de 100% in urma umectarii.

Racordarea tubului PVC la caminul de vizitare din beton se va face prin intermediul unei piese speciale de trecere ce asigura etansarea corespunzatoare.

Deasupra retelei de canalizare pluviala la o inaltime de 50 cm deasupra generatoarei superioare a conductei s-a prevazut montarea unei grile de semnalizare - avertizare din polietilena de culoare maro. Compactarea mecanizata a pamantului se pot face de la o acoperire de peste 100 cm deasupra generatoarei superioare a tubului din PVC.

Toate lucrarile de montaj ale conductelor si tuturor subansamblelor, se vor executa numai in conformitate cu prescriptiile din caietele de sarcini din proiect si cu cele ale furnizorilor de componente.

Camine de vizitare

De-a lungul retelei de canalizare pluviala au fost prevazute camine prefabricate de racord, de vizitare, de trecere, de intersectie, de schimbare de directie, amplasate la distante maxime de 60.00 m.

Caminele de vizitare si cele de intersectie permit accesul in canale in scopul inspectiei si intretinerii acestora, pentru curatirea si evacuarea depunerilor sau pentru controlul cantitativ si calitativ, avand dimensiuni care sa permita intruducerea uneltelor si utilajelor speciale.

Caminele de canalizare vor fi de forma circulara, prefabricate, prevazute cu gura de acces inchisa cu un capac metalic de tip carosabil cu incuietoare, clasa D 400, montat pe o rama incastrata in beton, iar in interior prevazut cu trepte metalice fixate in peretele lateral.

Guri de scurgere

Gurile de scurgere sunt amplasate de-o parte si de alta a strazii si au rolul de a colecta apele meteorice si de a le introduce, prin tuburi de racord, in reseaua de canalizare pluviala.

Racordarea gurilor de scurgere in caminele din beton se va face numai prin intermediul unei piese speciale de trecere care asigura etanseitatea corespunzatoare.

Ele sunt concepute astfel incat adancimea oglinzii de apa sa fie cel putin egala cu adancimea de inghet

Gurile de scurgere vor fi din beton cu sifon si depozit tip A1, cu gratare si cu rama din fonta carosabile clasa D 400, cu o capacitatea de preluare a unui debit de 7-11 l/s.

Pentru strazi cu pante pana la 4%, distanta maxima dintre doua guri de scurgere este de 60.00 m.

Conducta de racord de la gura de scurgere la camin este De 160 mm, cu mufa si garniture de etansare.

Tuburile PVC De 160 mm se vor poza pe un strat de nisip de 10 cm grosime sub generatoarea inferioara a tubului, sub un unghi de 120°, si vor fi inglobate in nisip bine compactat pana la 10 cm deasupra generatoarei superioare a tubului din PVC.

Restul de umplutura pana la patul drumului / strazii se va realiza din pamantul rezultat din sapatura, sortat (se vor indeparta pietrele mai mari de 8 cm), asigurand un grad Proctor de compactare de 100% in urma umectarii.

Deasupra rețelei de canalizare pluvială la o înălțime de 50 cm deasupra generatoarei superioare a conductei s-a prevăzut montarea unei grile de semnalizare - avertizare din polietilena de culoare maro.

Statii de pompare

În acest proiect se vor amplasa două stații de pompare complet echipate cu următoarele caracteristici -
Sp1 (Q=191 l/s ; H= 17 m H₂O)

-Sp2 (Q=171 l/s ; H= 35 m H₂O)

Conducte de refulare

Conducta de refulare a stațiilor de pompare va avea o lungime totală de 4265 m și DN355mm.

Denumire strada	Canalizare pluvială					
	stanga			dreapta		
Tronson 1	0+000	4+265	4265	0+000	4+265	4265
	Total		4265	Total		4265

Retea de iluminat stradal

Datorită faptului că pe tronsonul 3 pe o porțiune de aproximativ 350 m de la km 0+500 – km 0+850 lipsește iluminatul public această pune în pericol siguranța biciclistilor, deci este necesar extinderea rețelei cu echivalentul acestei lungimi pentru a îndepărta pericolul pe timp de noapte ținând cont de faptul că cetățenii orașului sunt nevoiți să lucreze și schimburi de noapte. Astfel s-au proiectat 22 stalpi metalici cu înălțimea de 8 m și 12 corpuri de iluminat stradal tip led. Pentru realizarea extinderii rețelei de iluminat public este necesară construirea unei linii electrice subterane cu cablu ACYABY 3x35 +16 mm² cu o lungime de 350 m conform planurilor de situație anexate . Iluminatului stradal este asigurată prin proiect deoarece pe acea zonă lipsește o porțiune iar acum o dată cu realizarea acestui tronson se va asigura circulația în condiții corespunzătoare fără a întâmpina probleme pe timp de noapte.

Spatiile de garare

Gararea microbuzelor se va face pe strada Republicii, nr.49/B, Oraș Valea lui Mihai, Județul Bihor. Centrul de monitorizare va fi amplasat pe strada Calea Revoluției, nr.2 Oraș Valea lui Mihai, Județul Bihor. În ceea ce privește spațiul de garare acesta va avea o structură rutieră ca cea pe care o are drumul și va fi iluminată cu 4 stalpi de iluminat cu led. Aici vor gară un număr de 2 autobuze unde își vor realiza mentenanța și gararea pe timp de noapte.

Specificatiile tehnice ale celor două autobuze sunt următoarele:

- motor cu gaz natural comprimat cu capacitate de 3.0 litri F1C folosind tehnologia GNC
- puterea motorului 136 CP
- cuplu 350 Nm
- cutie de viteze manuală
- echipat cu platformă pentru dizabilitați

Se vor construi 12 stații pentru staționarea microbuzelor pe următoarele străzi: Str. Iosif Vulcan, Str. Szent Gyorgyi Albert, Str. Arpad, Str. George Cosbuc, Str. Republicii (3 stații), Str. Avram Iancu, Str. Vorosmarty Mihaly, Str. Wesselenyi Miklos și pe DN 19 C - km 0+400 și DN 19 C - km 1+155.

Traseul autobuzelor pentru transportul public care se va înființa în Orașul Valea lui Mihai va fi pe următoarele străzi: Arpad, Avram Iancu, Bancii, Arany Janos, Fabricii, George Cosbu, Iosif Vulcan, Calvin Janos, Kazinczy Ferenc, Kolcsey Ferenc, Morii, Munkacsi Mihaly, Nicolae Balcescu, Republicii, Szent Gyorgyi Albert, Vorosmarty Mihaly, Wesselenyi Miklos.

Transportul local în orașul Valea lui Mihai se va organiza și realiza în gestiune directă, conform art. 22, alin. (2), lit. (b) din Legea nr. 51/2006 a serviciilor comunitare de utilități publice – Republicare cu modificările și completările ulterioare. Serviciul va opera în baza hotărâri de dare în administrare al Consiliului Local al Orașului Valea lui Mihai cu respectarea art. 28 din Legea nr. 51/2006-republicată.

Politica de pret se bazează pe recuperarea integrală a costurilor de exploatare, reabilitare și dezvoltare prin tarife/taxe suportate de către beneficiarii direcți ai transportului, în limita de suportabilitate și prin finanțarea de la bugetul local în baza prevederilor art. (1), alin (4), lit. (i), art. 41, alin (1), (2) și (3) și art. 42, alin. (1) și (3) din Legea nr. 92/2007 a serviciilor de transport public local cu modificările și completările ulterioare. Tariful de circulație va include un procent de amortizare a infrastructurii rutiere finanțate și se va vira într-un fond special constituit.

Nr. Crt.	Beneficiari transport local - nr. persoane	Beneficiari piste de biciclete nr. Persoane	Denumire strada	Lucrari propuse				Componente auxiliare
				Drum	Canalizare pluviala	piste	stati e bus	
1	111	111	Str. Iosif Vulcan	x	x	x	x	Copertine staii de autobuz + cosuri de gunoi + banci + tabele informationale+camere
2	244	244	Str. Arany Janos	x	x	x	-	
3	85	85	Str. Nicolae Balcescu	x	x	x	-	
4	184	184	Str. Szent Gyorgyi Albert	x	x	x	x	Copertine staii de autobuz + cosuri de gunoi + banci + tabele informationale+camere
5	359	359	Str. Bancii	x	x	x		
6	91	91	Str. Arpad	x	x	x	x	Copertine staii de autobuz + cosuri de gunoi + banci + tabele informationale+camere
7	60	60	Str. George Cosbuc	x	x	x	x	Copertine staii de autobuz + cosuri de gunoi + banci + tabele informationale+camere

8	42	42	Str. Fabricii	x	x	x	-	
9	287	287	Str. Breslelor	x	x	x	-	
10	738	738	Str. Republicii	x	x	x	3x	3 x Copertine staii de autobuz + cosuri de gunoi + banci + tabele informationale+camere
11	179	179	Str. Kalvin Janos	x	x	x	-	
12	81	81	Str. Kolcsei Ferenc	x	x	x	-	
13	135	135	Str. Avram Iancu	x	x	x	x	Copertine staii de autobuz + cosuri de gunoi + banci + tabele informationale+camere
14	280	280	Str. Vorosmarty Mihaly	x	x	x	x	Copertine staii de autobuz + cosuri de gunoi + banci + tabele informationale+camere
15	325	325	Str. Wesselenyi Miklos	x	x	x	x	Copertine staii de autobuz + cosuri de gunoi + banci + tabele informationale+camere
16	0	146	Str. Bem Jozsef	-		x	-	-
17	0	94	Str. Szilard Leo	-		x	-	-
18	0	113	Str. Zorelelor	-		x	-	Retea de iluminat stradal km 0+500 - km 0+850
19	0	65	Str. Bathori Istvan	-		x	-	-
20	0	168	Str. Munkacsi Mihaly	-		x	-	-
21	0	213	Str. Charles Darwin	-		x	-	-
22	0	349	Str. Bocskai Istvan	-		x	-	-
23	0	49	Str. Morii	-		x	-	-
24	0	0	Str. Vorosmarty Mihaly	-		x	-	-
25	0	0	Tronson CFR	-		x	-	-
26	0	274	Str. Hunyadi Janos	-		x	-	-
27	241	0	DN 19 C - km 0+400	-		-	x	Copertine staii de autobuz + cosuri de gunoi + banci + tabele informationale+camere
28	75	0	DN 19 C - km 1+155	-		-	x	Copertine staii de autobuz + cosuri de gunoi + banci + tabele informationale+camere
29	0	0	Birouri centru de comanda	-		-	-	Pachet centru de supraveghere
30	3517	4672	Total	-		-	-	

La centrul de monitorizare va fi amplasat ”Pacheult centru de supraveghere” care este compus din : unitate centrala , doua monitoare , tastatura , mouse , o masa de birou si un scaun de birou. Datele surprinse de camerele de supraveghere pot fi descarcate si vizionate pe calculator , acesta avand ca dotare cititor de carduri. Unitatea centrala – este dotata cu cititor de carduri pentru a putea fi descarcate imaginile surprinse de camerele de supraveghere direct de pe card si are sistem de operare licentiat.

Semnalizarea rutier

După terminarea lucrărilor la carosabil, acesta se va marca pentru delimitarea acostamentelor cu linie continuă și se vor monta indicatoarele de circulație definitive.

Pe traseul studiat se vor lua măsurile de semnalizare rutieră definitivă conform SR1848-1, SR1848-7 după realizarea modernizării drumului prin grija beneficiarului.

Materialele și utilajele de execuție a lucrărilor rutiere vor fi cele agrementate conform normelor tehnice.

Lucrările necesare de întreținere după realizarea investiției vor fi asigurate prin grija beneficiarului, Orasul Valea lui Mihai, prin personalul din cadrul departamentului de întreținere și mentenanță care va urmări întreținerea atât pe perioada de iarnă cât și pe perioada de primăvară – toamnă drumul propus pentru modernizare cât și cele existente.

Marcajele longitudinale cu linie continuă pentru delimitarea acostamentelor. Marcajele se vor realiza cu vopsea ecologică albă, care asigură vizibilitatea în condiții de ceață, ploaie atât pe timp de zi cât și pe timp de noapte. Vopseaua se aplică la rece în grosime de peliculă de 600 microni pe o lățime a benzii de 15 cm. Pe întregul traseu al drumului vor fi amplasați un număr de 55 indicatoare rutiere. Măsurile pentru combaterea parcarilor ilegale în zona proiectului sunt următoarele:

- semnalizarea verticală;
- semnalizarea orizontală;
- poliția comunitară și rutieră;

Siguranța circulației

Pe perioada execuției lucrărilor constructorul va lua măsurile de semnalizarea punctului de lucru conform Ordinului MT/MI 1124/411/2000.

Toate echipamentele rutiere vor fi semnalizate cu elemente reflectorizante (butoni retroreflectorizanți, dispozitive reflectorizante, marcaje rutiere, stâlpi de ghidare etc).

Stâlpii din vecinătatea drumului care sunt considerați periculoși pentru buna desfășurare a traficului rutier se vor semnaliza corespunzător deoarece pentru relocarea acestora vor fi nevoie de costuri însemnate.

Lințiile benzilor de circulație sunt proiectate conform ordinului 66/2000 actualizat și conform STAS 863-85, indicativ ST-022-1999 care se vor citi împreună cu tabelul centralizator aferent fiecărei curbe pentru a putea realiza o lățime corectă în vederea realizării marcajelor longitudinale.

Marcajele rutiere orizontale se vor realiza din vopsea cu microbule de sticlă care nu necesită întreținere frecventă și au o rezistență la uzură mai mare, acestea executându-se conform SR 1848-7:2015.

Principali indicatori tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții:

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

Valoarea totală a obiectivului de investiții, exprimat în lei, cu TVA este de **25,265,772.36 lei**, din care construcții-montaj (C+M) **19.981.287,93 lei**.

Valoarea totală a obiectivului de investiții, exprimat în lei, fără TVA este de **21,271,762,76 lei**, din care construcții-montaj (C+M) **16.790.998,26 lei**.

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

Scenariul 1:

Se propune modernizarea drumului perimetral, prin realizarea unui sistem rutier compus din următoarele straturi:

◆ Sistem rutier:

- 5 cm strat de uzură din beton asfaltic BA16
- 6 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis BAD20
- 20 cm strat de piatră spartă
- 35 cm strat de fundație din balast

Elementele geometrice în plan

Din punct de vedere al elementelor geometrice în plan, străzile s-au amenajat printr-o succesiune de aliniamente și curbe, în special aliniamente, respectiv acolo unde unghiurile sunt mai mari de 177 grade s-au considerat frânturi.

Profilul longitudinal

Linia roșie s-a proiectat astfel încât volumele de umplutură, să pe tot parcursul să fie cât mai mici, urmând în mare parte configurația drumului inițial în zonele în care acesta este existent iar în zonele în care acesta este nou s-a ținut seama și de construcțiile care vor urma să se realizeze în această zonă în care se vor ține cont de grosimile straturilor structurii rutiere propuse.

Profilul transversal tip

Din punct de vedere al elementelor geometrice în profil transversal, străzile se încadrează conform Ordinului cu nr. 66/2000, cu următoarele caracteristici:

◆ categoria drumului:	strazi de interes local
◆ categoria tehnic :	IV
◆ viteza de proiectare:	30 km/h
◆ lungimea traseului proiectat:	9625 m
◆ l ățimea p rții carosabile:	5.00 – 6.00 m
◆ l ățimea platformei:	5.00 – 6.00 m
◆ l ățime piste bicileta	1.00 m
◆ Tipul structurii rutiere:	supl
◆ Zone verzi de l ățime variabil	

c) indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabili i în func ie de specificul i inta fiec rui obiectiv de investi ii;

Valoarea capitolului 4 – Cheltuieli pentru investi ia de baz , conform devizului general, exprimat în lei, cu TVA este de **21, 491,495.51 lei**.

Indicatori calitativi

- dezvoltarea local (economic i turistic);
- realizarea unei cooper ri eficiente între administra ia locala i locuitori;
- cre terea confortului pentru participan ii la trafic i locuitorii din zon ;
- sc derea uzurii mijloacelor de transport;
- cre terea siguran ei circula iei.

Indicatori cantitativi

- valoarea traficului (vehicule etalon);
- gradul de poluare a mediului,
- num rul de ore economisite pe an;
- valoarea economiilor de combustibil pe an;
- nivelul confortului perceput de participan ii la trafic;
- valoarea economiilor privind repara iile auto pe an;
- num rul de accidente de circula ie