



Aprob,  
Președinte

TAMAS Șandor



## NOTĂ CONCEPTUALĂ

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

#### 1.1. Denumirea obiectivului de investiții:

„Refacere drum județean – DJ 122 și DJ 122B, zid de sprijin, 2 podețe și 2 praguri de fund”

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

Președintele Consiliului Județean Covasna

#### 1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)

Nu este cazul.

#### 1.4. Beneficiarul investiției

Județul Covasna

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

#### 2.1. Scurtă prezentare privind:

##### a) deficiențe ale situației actuale;

- Drumul județean DJ 122 face legătura între DN12 (Micfalău) și orașul Baraolt (DJ 131) prin pasul Hatod. Drumul județean DJ 122B face legătura între DN12 (Micfalău) și DJ 122 (Micfalău)

Datorită fenomenelor meteorologice - ploi abundente și datorită scurgerilor de pe versanți, inundarea de către cursurile de apă necadastrale, afluenți de dreapta a râului Olt de pe raza U.A.T. Malnaș din după amiaza zilei de 27.05.2021, au fost afectate mai multe obiective printre care și:

- platforma drumului județean DJ 122 B (structura rutieră) a fost distrusă pe o lungime de 280 ml, între pozițiile kilometrice Km 1+994 – Km 2+275;

- un podeț lateral pe DJ122B la poziția kilometrică Km 2+540;

- în intravilanul localității Malnaș Băi pe DJ 122 B, zona străzii CFR platforma drumului s-a surpat pe o lungime de cca.15 ml între pozițiile kilometrice Km 2+535 - Km 2+550;

- pe DJ 122 pe tronsonul cuprins între km 2+400 – km 3+373 zidurile de sprijin ale drumului au fost deteriorate în 6 locații, pe o lungime totală de 224 ml pe următoarele sectoare de drum:

- între pozițiile kilometrice Km 2+400 – Km 2+420
- între pozițiile kilometrice Km 2+504 – Km 2+580
- între pozițiile kilometrice Km 2+800 – Km 2+820
- între pozițiile kilometrice Km 2+930 – Km 2+990
- între pozițiile kilometrice Km 3+040 – Km 3+065
- între pozițiile kilometrice Km 3+350 – Km 3+373



- pe DJ 122 culeele podețelor de la pozițiile kilometrice Km 4+800, respectiv Km 3+360 au fost subpălate și dislocate, apărând fenomene de ruptură ale platformei drumului.

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

Impactul estimat este evidențiat prin:

- stoparea degradării infrastructurii rutiere și menținerea în exploatare a sistemului de transport;
- aducerea în parametri de funcționare și valorificarea capacităților existente;
- înlăturarea sau prevenirea apariției restricțiilor de circulație;
- facilitarea accesului în regiune în condiții normale de confort și de securitate;
- aducerea sistemului rutier la parametri tehnici corespunzători categoriei drumului, asigurându-se astfel condiții bune de siguranță în circulația auto;
- asigurarea unor condiții optime în siguranța și confort în circulația auto și pietonală;
- realizarea unui profil transversal cu elemente geometrice care să se încadreze în prevederile legale;
- asigurarea scurgerii apelor pluviale în condiții cât mai bune.
- îmbunătățirea calității vieții (educație, sănătate, asistentă și protecție socială, tehnologia informației și comunicării etc.), se va asigura un acces facil și în condiții de siguranță la localitățile componente ale unități administrativ teritoriale de pe traseul drumului județean;
- modificări socio-economice – se aduce un plus de valoare asupra zonelor traversate de drumul pe care se afla obiectivul de investiție
- impactul asupra mediului – se elimina o parte din sursele de poluare prin creșterea calității sistemului rutier și eliminarea restricțiilor de circulație;
- îmbunătățirea calității drumului va facilita accesul turistic în zonă.
- îmbunătățirea condițiilor igienico-sanitare ale locuitorilor și activităților productive desfășurate, menținerea populației active în zonă și atragerea tinerilor pentru formarea de noi familii prin crearea de noi locuri de muncă pentru specialiști în agricultură, zootehnie și piscicultură;
- reducerea consumului de carburant;

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

Impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții în scenariul prin care acest drum nu s-ar realiza, ar conduce cel puțin la:

- degradarea infrastructurii rutiere și apariția restricțiilor de circulație;
- reducerea eficienței economice: majorarea timpului transporturilor de marfă, dar și a autoturismelor datorită restricțiilor de viteză și tonaj;
- creșterea poluării mediului – implicând emisii de noxe și CO2 în mediul înconjurător;
- scăderea siguranței rutiere datorită stării tehnice necorespunzătoare în care se află obiectivul propus;
- îngreunarea aprovizionării zonei rurale și a zonei turistice aferente;

**2.2. Prezentarea, după caz, a obiectivelor de investiții cu aceleași funcțiuni sau funcțiuni similare cu obiectivul de investiții propus, existente în zonă, în vederea justificării necesității realizării obiectivului de investiții propus:**

Prin procesul-verbal de predare – primire nr.1 din 18.05.2020 s-a predat amplasamentul și bornele de reper pentru obiectivul Reabilitare drum județean "Interjud Covasna-Brașov" de la DN 12 la DN 13 prin Malnaș Băi, Baraolt, Augustin și Măieruș - Tronson Covasna de la DN 12 prin Malnaș Băi, Baraolt până la limită județ Augustin și Măieruș, către S.C. MORANII CONSTRUCT S.R.L..

În vederea realizării investiției se impune preluarea amplasamentului de la S.C. MORANII CONSTRUCT S.R.L pentru sectoarele de drum:

- DJ 122 B între pozițiile kilometrice Km 1+994 – Km 2+275. Km 2+540, Km 2+535 - Km 2+550;

- pe DJ 122 între pozițiile kilometrice Km 2+400 – Km 2+420, Km 2+504 – Km 2+580, Km 2+800 – Km 2+820, Km 2+930 – Km 2+990, Km 3+040 – Km 3+065 și Km 3+350 – Km 3+373, Km 3+360 , Km 4+800, astfel încât aceste sectoare să fie libere de sarcini.

**2.3. Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus:**

În strategia de dezvoltare a județului Covasna 2015-2020, la Obiectivul strategie 1 este prevăzut: „*Îmbunătățirea accesibilității județului și a infrastructurii tehnico-edilitare, educaționale, de sănătate și sociale*”.

Iar la prioritatea 1.1: *Îmbunătățirea accesibilității județului și a mobilității locuitorilor și mărfurilor prin dezvoltarea și modernizarea rețelei de infrastructură rutieră din județ*”

La măsura 1.1.1.: „*Reabilitarea, modernizarea și extinderea rețelei de drumuri interjudețene în vederea asigurării accesului la rețeaua de transport TEN-T, respectiv a asigurării conectivității interjudețene*”

La măsura 1.1.2. „*Reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri județene în vederea îmbunătățirii conexiunii rutiere între localitățile din județ*”.

La măsura 1.1.3 *Reabilitarea, modernizarea și extinderea drumurilor ce deservește obiective turistice.*

Conectivitatea unei zone, în contextul infrastructurii, face referință la rețelele trans-europene de transport (TEN-T) (și în special la rețeaua trans-europeană de transport rutier, TEN-R). Rețeaua trans-europeană de transport (TEN-T) joacă un rol esențial în asigurarea libertății de mișcare a pasagerilor și bunurilor în Uniunea Europeană, aceasta incluzând toate modurile de transport și suportând aproape jumătate din traficul de pasageri și marfă.


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

Nu este cazul.

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

Prin refacerea sectoarelor de drum județean, traficul va beneficia de condiții superioare de circulație, condiții care se vor concretiza într-o serie de avantaje sociale și economice, precum:

- Îmbunătățirea infrastructurii rutiere și 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;
  - ameliorarea în conformitate cu standardele în vigoare a condițiilor de viață ale locuitorilor, creșterea sănătății populației 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 muncă pe perioada execuției lucrărilor și/sau păstrarea locurilor de munca deja existente;
  - gradul de acces îmbunătățit al comunităților din aceste sate la serviciile medicale și la locurile de muncă;
  - reducerea consumului de carburant;

În concluzie refacerea sectoarelor de drum județean va conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație, a siguranței rutiere și a fluenței traficului influențând benefic zona atât din punct de vedere ambiental cât și din punct de vedere socio-economic.

### **3. Estimarea suportabilității investiției publice**

#### **3.1. Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții, luându-se în considerare, după caz:**

- costurile unor investiții similare realizate; - nu este cazul

#### **3.2. Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentației tehnico-economice aferente obiectivului de investiție, precum și pentru elaborarea altor studii de specialitate în funcție de specificul obiectivului de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege:**

##### ***Etapa I.***

- notă conceptuală - nu este cazul
- temă de proiectare - nu este cazul

##### ***Etapa a II-a***

- documentație de avizare a lucrărilor de intervenții (inclusiv studii de teren, expertize tehnice și cercetări premergătoare proiectării, verificarea tehnică D.A.L.I.)- forma adaptată - 64.096,00 lei fără TVA.

##### ***Etapa a III-a***

- proiect tehnic pentru execuția lucrărilor (inclusiv avize și acorduri-fază DTAC, detalii de execuție, caiete de sarcini, precum și verificarea tehnică a P.T.)- 46.464,00 lei fără TVA.

##### ***Etapa a IV-a***

- execuția lucrărilor – 2.393.515,00 lei fără T.V.A.
- asistență tehnică – 10.000 lei fără TVA.

Valoarea estimată a cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții este de **2.514.075,00 lei fără TVA.**

#### **3.3. Surse identificate pentru finanțarea cheltuielilor estimate (în cazul finanțării nerambursabile se va menționa programul operațional/axa corespunzătoare, identificată)**

Pentru finanțarea proiectului se va utiliza Hotărârea Guvernului nr. 778 din 21 iulie 2021 privind alocarea unei sume din Fondul de intervenție la dispoziția Guvernului, prevăzut în bugetul de stat pe anul 2021, pentru unele unități administrativ-teritoriale afectate de calamitățile naturale.

#### **4. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente**

### *Regimul juridic*

Drumurile județene DJ 122 și DJ 122B – sectoare situate pe U.A.T. Malnaș și U.A.T. Bățani, aparțin Județului Covasna și sunt incluse în domeniul public al acestuia, fiind înscrise în Cărțile Funciare nr. 24316, 24318 și 24322 a localității Malnaș nr. 25305, 25308 și 25310 a localității Bățani.



### *Regimul economic*

Zonă administrativă, servicii, locuințe și agricolă

### *Regimul tehnic*

Documentația tehnico-economică va respecta cerințele certificatului de urbanism, PUG -urile aprobate ale UAT - urilor în cauză.

## **5.Particularități ale amplasamentului propus pentru realizarea obiectivului de investiții:**

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

Sectoarele de drum județean DJ 122 și DJ 122B, pe care se vor executa lucrări, sunt următoarele:

- DJ 122 B - între pozițiile kilometrice: Km 1+994 – Km 2+275;
- DJ 122 B, zona străzii CFR - între pozițiile kilometrice: Km 2+535 - Km 2+550;
- podețul lateral pe DJ122B la poziția kilometrică Km 2+540;
- DJ 122 între km 2+400 – km 3+373 a zidurilor de sprijin în 6 locații, pe sectoarele de

drum:

- între pozițiile kilometrice Km 2+400 – Km 2+420
- între pozițiile kilometrice Km 2+504 – Km 2+580
- între pozițiile kilometrice Km 2+800 – Km 2+820
- între pozițiile kilometrice Km 2+930 – Km 2+990
- între pozițiile kilometrice Km 3+040 – Km 3+065
- între pozițiile kilometrice Km 3+350 – Km 3+373

- DJ 122, de la pozițiile kilometrice Km 4+800, respectiv Km 3+360.

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

Accesul locuitorilor dinspre reședința de județ spre zona Bățanii Mari, Biborțeni și Baraolt se realizează din drumul național DN12 prin drumurile județene DJ 122B și DJ 122.

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

În zona nu exista surse importante de poluare și nici construcția în sine nu reprezintă o sursa de poluare.

### **d)particularități de relief;**

Drumul județean DJ 122B se desfășoară pe teritoriul administrativ al județului pe întreaga lungime de 3,844 km, are originea în DN 12 km 28+629 partea stânga, traversează localitatea Malnaș Băi și se sfârșește la km. 0+278 partea stângă în intersecția cu DJ 122 km.

Drumul județean DJ 122 se desfășoară pe teritoriul administrativ al județului pe o lungime de aproximativ 26,701 km., are originea la intersecție cu DN 12 km 32+113 partea stângă, străbate localitățile Bățanii Mari, Biborțeni, și se sfârșește în DJ 131 la km 22+830 partea dreapta.

Din punct de vedere geologic, județul Covasna aparține unității Carpaților Orientali a cărei evoluție desfășurată în mai multe cicluri de sedimentare afectate de cicluri tectonice, faze de activitate vulcanică și eroziune, a determinat complexitatea structurală și petrografia. Drumul județean DJ 122 traversează subunitatea muntoasă Hatod din Munții Baraolt, precum și subunitatea depresionară tectonică cu altitudine medie de 608 m Bățani, Bodos. Drumul județean DJ 122B este amplasat în depresiunea Brașovului, caracterizat prin relief de șes aluvionar.

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

În zonă sunt rețele electrice, canalizare, apă și gaze naturale.

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

În amplasament există rețele edilitare care ar putea necesita relocare/ protejare pentru execuția lucrărilor ce fac obiectul proiectului.

**g) posibile obligații de servitute;**

Nu este cazul

**h) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz;**

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

**j) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate.**

Nu este cazul.

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

**a) destinație și funcțiuni;**

Obiectivul de investiție propus are drept scop asigurarea viabilității sectoarelor de drum prin: refacerea capacității portante, asigurarea scurgerii apelor în bune condițiuni, prevederea unor semnalizări rutiere în conformitate cu normele în vigoare, amenajarea acceselor la proprietăți, modernizarea/reabilitarea lucrărilor de scurgere a apelor (poduri, podețe).

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

Refacerea sectoarelor de drum județean DJ 122 și DJ 122B, impune executarea următoarelor lucrări:

- repararea și punerea în siguranță platformei drumului județean DJ 122 B (structura rutieră) pe o lungime de 280 ml, între pozițiile kilometrice Km 1+994 – Km 2+275

- înlocuirea podețului lateral pe DJ122B la poziția kilometrică Km 2+540



- reconstrucția platformei drumului în intravilanul localității Malnas Băi pe DJ 122 B, zona străzii CFR pe o lungime de cca.15 ml între pozițiile kilometrice Km 2+535 - Km 2+550.

- refacerea/reconstruirea pe DJ 122 între km 2+400 – km 3+373 a zidurilor de sprijin în 6 locații, pe o lungime totală de 234 ml pe sectoarele de drum:

- între pozițiile kilometrice Km 2+400 – Km 2+420
- între pozițiile kilometrice Km 2+504 – Km 2+580
- între pozițiile kilometrice Km 2+800 – Km 2+820
- între pozițiile kilometrice Km 2+930 – Km 2+990
- între pozițiile kilometrice Km 3+040 – Km 3+065
- între pozițiile kilometrice Km 3+350 – Km 3+373

- refacerea culeelor podețelor și platformei drumului pe DJ 122 de la pozițiile kilometrice Km 4+800, respectiv Km 3+360, executarea a două praguri de fund la podețe.

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

Pentru lucrări de drumuri /poduri se ia în considerare o perioadă de funcționare de 7/36 de ani, conform Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe.

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

- Modernizarea și adaptarea căilor de acces;
- Asigurarea circulației în condiții de siguranță.

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

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

Nu este cazul

- expertizei tehnice și, după caz, a auditului energetic ori a altor studii de specialitate, audituri sau analize relevante, inclusiv analiza diagnostic, în cazul intervențiilor la construcții existente;

- Studiu geotehnic, verificat de verificator atestat, cerința Af;
- Studiul topografic, vizat OCPI;
- Expertiza tehnică a drumului;
- Documentații pentru obținere avize și acorduri.

- unui studiu de fundamentare a valorii resursei culturale referitoare la restricțiile și permisivitățile asociate cu obiectivul de investiții, în cazul intervențiilor pe monumente istorice sau în zone protejate: - Dacă este cazul.

Data:

08.09.2021

Întocmit: - GYÖRGY Ede-Zsolt, Șef serviciu S.A.D.J.

- SBÎRCEA Ileana, inspector de specialitate