

AUTORITATEA CONTRACTANTĂ
MUNICIPIUL TÂRGU MUREȘ



MODERNIZARE STRADA POMILOR –
ETAPA 1

DOCUMENTAȚIE DE AVIZARE
A LUCRĂRILOR DE INTERVENȚII

PROIECTANT
SC ONE CAD STUDIO SRL



ONE CAD STUDIO
PROIECTARE ȘI ASISTENȚĂ

2025

FOAIE DE CAPĂT

INDICATIV PROIECT: 25/2025

DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII:
„MODERNIZARE STRADA POMILOR – ETAPA 1”

FAZA DE PROIECTARE:
DOCUMENTAȚIE DE AVIZARE A LUCRĂRILOR DE INTERVENȚIE
– conf. HG907/29.11.2016

TITULARUL INVESTIȚIEI: MUNICIPIUL TÂRGU MUREȘ, JUDEȚUL MUREȘ

BENEFICIARUL INVESTIȚIEI: MUNICIPIUL TÂRGU MUREȘ, JUDEȚUL MUREȘ

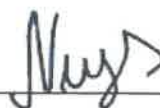
PROIECTANT GENERAL: SC ONE CAD STUDIO SRL – ACĂȚARI

LISTĂ DE SEMNĂTURI A PROIECTANȚILOR ELABORATORI



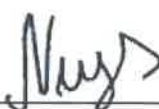
ȘEF PROIECT :

ing. Nyulas Levente



PROIECTANT :

ing. Nyulas Levente



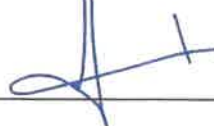
DESENAT :

ing. Nagy Bernadett



DEVIZIER :

András István Miklós



BORDEROU

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTIȚII.....	5
2. SITUAȚIA EXISTENTĂ ȘI NECESITATEA REALIZĂRII LUCRĂRILOR DE INTERVENȚII.....	6
3. DESCRIEREA CONSTRUCȚIEI EXISTENTE	11
4. CONCLUZIILE EXPERTIZEI TEHNICE.....	24
5. IDENTIFICAREA SCENARIILOR/OPTIUNILOR TEHNICO - ECONOMICE ȘI ANALIZA DETALIATĂ A ACESTORA.....	29
6. SCENARIUL TEHNICO – ECONOMIC OPTIM, RECOMANDAT	48
7. URBANISM, ACORDURI ȘI AVIZE CONFORME.....	54

CAPITOLUL A : PIESE SCRISE

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTIȚII

- 1.1. DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII
„MODERNIZARE STRADA POMILOR – ETAPA 1”
- 1.2. ORDONATOR PRINCIPAL DE CREDITE / INVESTITOR
MUNICIPIUL TÂRGU MUREȘ, JUDEȚUL MUREȘ
- 1.3. BENEFICIARUL INVESTIȚIEI
**MUNICIPIUL TÂRGU MUREȘ COD FISCAL 4323470,
PIAȚA VICTORIEI, NR. 3, TÎRGU MUREȘ, JUDEȚUL MUREȘ
TEL / FAX 0265 268 330
E-mail : primaria@tirgumures.ro**
- 1.4. ELABORATORUL STUDIULUI DE FEZABILITATE
**S.C. ONE CAD STUDIO S.R.L.
STEJREIȘ NR. 66, COMUNA ACĂȚARI, JUDEȚUL MUREȘ
TEL. 0744 58 46 40, E-mail: contact@drumurisi cladiri.ro
J26 / 766 / 2013, CUI 32057544
COD CAEN 7112 –activități de inginerie și consultanță tehnică legate de
acestea**

2. SITUAȚIA EXISTENTĂ ȘI NECESITATEA REALIZĂRII LUCRĂRILOR DE INTERVENȚII

2.1. PREZENTAREA CONTEXTULUI: POLITIC, STRATEGII, LEGISLAȚIE, ACORDURI RELEVANTE, STRUCTURI INSTITUȚIONALE ȘI FINANCIARE

În conformitate cu Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare, activitățile principale de amenajare a teritoriului și de urbanism constau în transpunerea la nivelul întregului teritoriu național a strategiilor, politicilor și programelor de dezvoltare durabilă în profil teritorial, precum și urmărirea aplicării acestora în conformitate cu documentațiile de specialitate legal aprobate.

Strategiile, politicile și programele de dezvoltare durabilă în profil teritorial, menționate anterior, se fundamentează pe *Strategia de dezvoltare teritorială a României*.

Unul din obiectivele generale ale strategiei este: creșterea calității vieții prin dezvoltarea infrastructurii tehnico-edilitară și a serviciilor publice în vederea asigurării unor spații urbane de calitate, atractive și incluzive.

Conform *Strategiei de dezvoltare a Municipiului Târgu Mureș*, acesta își propune să devină un municipiu dinamic, orientat către progres, având capacitate de cercetare, în special în domeniul medical, tehnic, economic, turism și cultură, susținută de o infrastructură modernă și accesibilă tuturor mureșenilor.

Proiectul vizează creșterea competitivității economiei și a atractivității municipiului Târgu Mureș.

Prin prezentul proiect se propune ca soluție tehnică reabilitarea sistemului rutier, prin realizarea unei suprafețe impermeabilizate din mixturi asfaltice, executarea trotuarului pentru circulația pietonală, iluminarea publică, tubulatura pentru fibra optică și sistem de colectare a apei pluviale.

Investiția propusă se realizează pe teritoriul Municipiului Târgu Mureș. Obiectivul propus spre modernizare prin prezentul proiect face parte din domeniul public al Municipiului Târgu Mureș, județul Mureș.

Investiția propusă este în corelare cu strategia Municipiului Târgu Mureș, respectă Planul Urbanistic General aprobat, este necesară, oportună și are potențial economic.

Numărul total al populației din Municipiului Târgu Mureș este de 116.033 locuitori, conform rezultatului final al recensământului populației și locuințelor din anul 2021.

NECESITATEA ȘI OPORTUNITATEA INVESTIȚIEI

Obiectivul studiat face parte din categoria străzilor de categoria a IV-a, cu 2 benzi, în mediu urban.

În prezent strada se află într-o stare tehnică neadecvată desfășurării traficului rutier și pietonal în condiții de siguranță și confort. Sistemul rutier este alcătuit dintr-o pietruire primară, lățimea amenajată nu este suficientă.

Modernizarea str. Pomilor etapa 1 va avea impact deosebit de favorabil întrucât se vor realiza următoarele deziderate:

- sporirea capacității de circulație;
- realizarea unui confort sporit pentru participanții la trafic;
- sporirea siguranței circulației;
- reducerea numărului de accidente;
- reducerea semnificativă a poluării mediului prin reducerea noxelor și a zgomotului;
- sporirea vitezei de parcurs și implicit a timpului afectat transportului de mărfuri și călători;
- condițiile de rulare corespunzătoare reduc uzura mijloacelor de transport și degradarea acestora.

Având în vedere toate aspectele socio-economice și juridice, proiectul confirmă oportunitatea, și corespunde unor necesități evidente, identificate la nivelul riveranilor din strada studiată în Municipiul Târgu Mureș, județul Mureș.

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

LEGISLAȚIE RELEVANTĂ

Acte normative avute în vedere la elaborarea documentației de avizare a lucrărilor de intervenții:

STAS 863 - 85	Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare.
SR EN 13043	Agregate pentru amestecuri bituminoase și pentru finisarea suprafețelor utilizate în construirea șoselelor, a aeroporturilor și a altor zone cu trafic.
SR EN 13242	Agregate din materiale nelegate sau legate hidraulic pentru utilizare în inginerie civilă și construcții de drumuri.

SR EN 12620	Agregate pentru beton.
CP 012/1- 2007	Cod de practică pentru producerea betonului.
SR 1848-1:2011	Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Clasificare simboluri și amplasare.
SR 1848-7:2004	Semnalizare rutieră. Marcaje rutiere.
STAS 10796/1/77	Construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor. Prescripții generale de proiectare.
STAS 1709/1-90	Acțiunea fenomenului de îngheț – dezgheț la lucrări de drumuri. Adâncime de îngheț în complexul rutier. Prescripții de calcul.
STAS 1709/2-90	Acțiunea fenomenului de îngheț – dezgheț la lucrări de drumuri. Prevenirea și remedierea degradărilor din îngheț – dezgheț. Prescripții tehnice.
SR EN 1999-1-1-2004	Acțiuni generale. Greutăți specifice. Acțiunea vântului.
SR EN 1999-1-3-2005	Acțiuni generale – Încărcări date de zăpadă
STAS 10144-3-91	Elementele geometrice ale străzilor.
STAS 2900 - 89	Lățimea drumurilor.
SR 10144-4:1995	Amenajarea intersecțiilor de străzi. Clasificare și prescripții de proiectare.
STAS 6400-84	Lucrări de drumuri. Straturi de bază și de fundație. Condiții tehnice generale de calitate.
Indicativ NP 116 -2005	Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi.
P100 - 1 – 2013	Cod de proiectare seismică
PD 177 – 2001	Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide.
NT 27 / 98	Normă tehnică privind proiectarea și realizarea străzilor în localități rurale
OG 50 / 98	Ordin pentru aprobarea normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localități rurale.
CD 31-94	Instrucțiuni tehnice departamentale pt. determinarea capacității portante a sistemului de drumuri non – rigide și semi – rigide cu ajutorul deflectometrului.
CD 155 – 2001	Instrucțiuni tehnice privind determinarea stării tehnice a drumurilor moderne.

- Legea nr.82/1998 Pentru aprobarea O.G. nr. 43/1997 privind regimul juridic a drumurilor.
- H.G. nr. 273/1994 Pentru aprobarea Regulamentului privind recepția construcțiilor
- STAS 1913/13-83 Teren de fundare. Determinarea caracteristicilor de compactare. Încercarea Proctor.
- STAS 1948/1 Stâlpi de ghidare și parapete. Prescripții generale de proiectare și amplasare pe drumuri.
- Legea nr. 10 Privind calitatea în construcții.
- Legea nr. 177 / 2015 Lege pentru modificarea și completarea legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții.
- Legea nr. 50 Privind autorizarea executării lucrărilor de construcții.
- Ord. M.T. nr. 1296 Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor.
- OG 43/1997 Ordonanță de guvern privind regimul drumurilor.
- Ord. M.T. nr. 1295 Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice.
- HG nr. 907 / 2016 Hotărâre privind etapele de elaborare și conținutului – cadru al documentațiilor tehnico – economice aferente obiectivelor / proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice.
- Ord. 901 din 2015 Ordin al ministerului dezvoltării, lucrărilor publice și locuințelor și al inspectorului general de stat al Inspectoratului de Stat în Construcții privind aprobarea Metodologiei de emitere a avizului tehnic de către Inspectoratul de Stat în Construcții - I.S.C. pentru documentațiile tehnico-economice aferente obiectivelor de investiții finanțate din fonduri publice
- Ord. 486/500 din 09.08.2007 Ordin al ministerului dezvoltării, lucrărilor publice și locuințelor și al inspectorului general de stat al Inspectoratului de Stat în Construcții pentru aprobarea procedurii privind emiterea acordului de către Inspectoratul de Stat în Construcții – I.S.C. pentru intervenții în timp asupra construcțiilor existente.

2.2. ANALIZA SITUAȚIEI EXISTENTE ȘI IDENTIFICAREA NECESITĂȚILOR ȘI A DEFICIENȚELOR

Situația existentă a străzii este următoarea:

Lungimea tronsonului studiat al străzii Pomilor etapa 1 este de 520.79 m.

Strada are începutul din strada Mărului și se termina la intersecția cu strada Constandin Hagi Stoianu.

În prezent strada se află într-o stare tehnică neadecvată desfășurării traficului rutier și pietonal în condiții de siguranță și confort. Stratul de uzură a părții carosabile este din balast.

Scurgerea apelor pluviale nu este asigurată.

Deficiențele constatate la fața locului:

- elemente geometrice nesistematizate în plan și profil longitudinal;
- lipsa pantelor transversale;
- regimul de scurgere al apelor deficitar, determinat de lipsa unui sistem rutier impermeabil;
- intersecții neamenajate cu drumurile laterale pietruite;
- lipsa trotuarelor;
- semnalizare rutieră insuficientă a drumului;
- lipsa iluminatului stradal (în proces de execuție la timpul executării documentației de proiect);

2.3. OBIECTIVE PRECONIZATE A FI ATINSE PRIN REALIZAREA INVESTIȚIEI PUBLICE

Obiectivul principal al proiectului îl reprezintă îmbunătățirea condițiilor de trafic pe strada Pomilor etapa 1 prin amenajarea căilor de comunicare terestră destinată traficului rutier local, precum și traficului pietonal.

Obiectivele specifice a proiectului:

- îmbunătățirea condițiilor social – economice și de mediu;
- asigurarea infrastructurii rutiere;
- asigurarea infrastructurii destinate pietonilor;
- asigurarea mobilității forței de muncă;
- 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;
- obținerea unei construcții care să satisfacă cerințele actuale prescrise de normativele în vigoare.

Aceste obiective pot fi atinse prin:

- reabilitarea părții carosabile;
- amenajarea trotuarelor, precum și amenajarea acceselor;
- colectarea apelor pluviale de pe partea carosabilă și evacuarea lor către emisari;
- realizarea semnalizării rutiere;
- amenajarea intersecțiilor cu străzile adiacente.

3. DESCRIEREA CONSTRUCȚIEI EXISTENTE

3.1. PARTICULARITĂȚI ALE AMPLASAMENTULUI

- a. Descrierea amplasamentului (localizare intravilan / extravilan, suprafața terenului, dimensiuni în plan);**

Județul Mureș este situat în zona central-nordică a țării, în centrul Podișului Transilvaniei. Numele județului provine de la râul Mureș, râu care străbate județul de la NE la SV.

Terenul pe care se întinde strada studiată se află pe teritoriul administrativ al UAT Municipiul Târgu Mureș și este domeniu public.

- b. Relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și căi de acces posibile;**

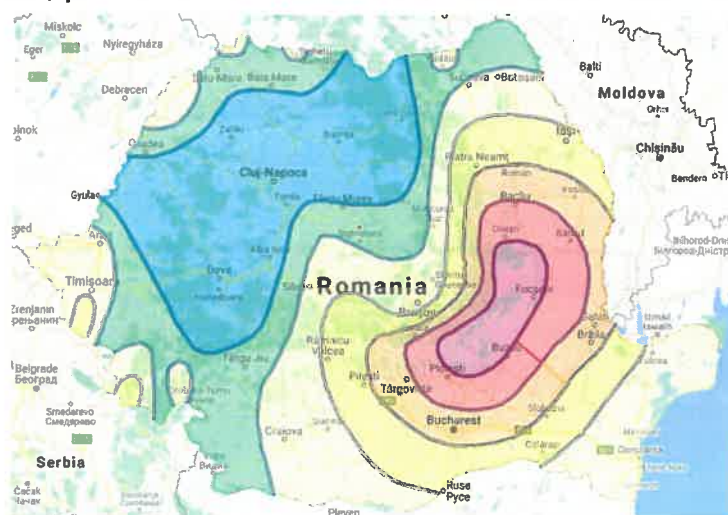
Strada studiată face parte din categoria a IV-a, folosință locală în mediu urban, conform OMT 49 / 1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localități urbane.

- c. Datele seismice și climatice;**

Seismicitatea zonei:

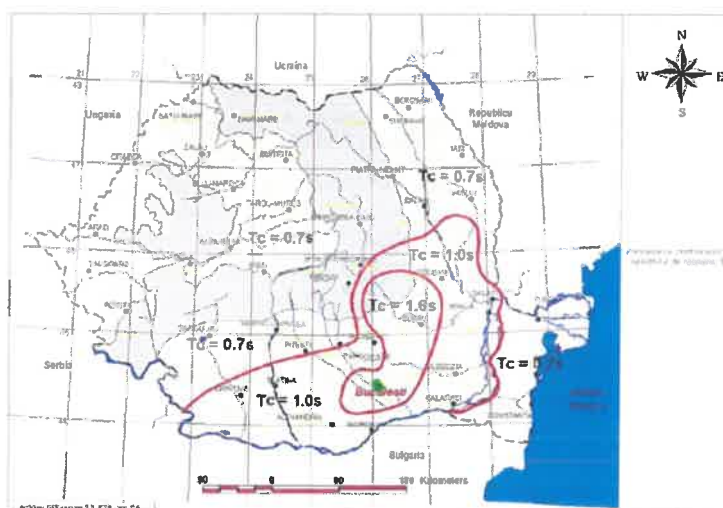
Amplasamentul se găsește în zona seismică cu următoarele caracteristici:

Potrivit Cod P100-1/2013, privind proiectarea clădirilor și a altor construcții de inginerie civilă în zone seismice, zonarea accelerației terenului pentru proiectare ag în perimetrul studiat, pentru evenimente seismice având intervalul mediu de recurență

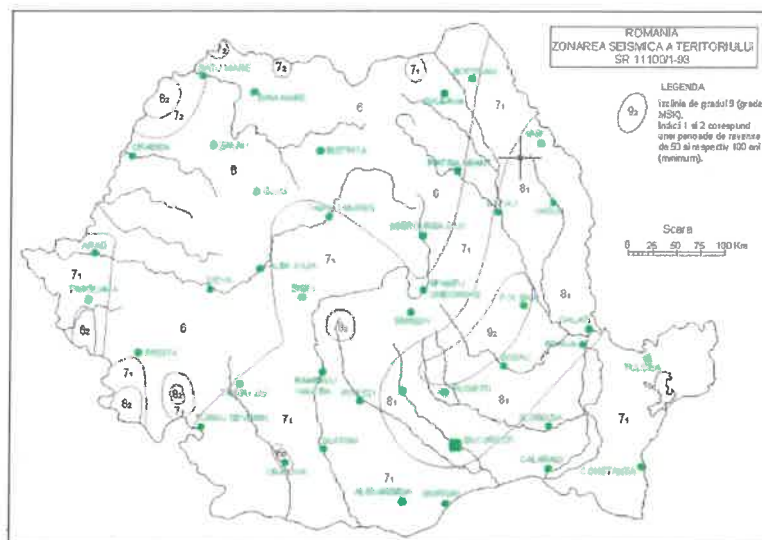


(al magnitudinii) de referință de 100 ani, este de 0.15 g, și se folosește pentru proiectarea construcțiilor la starea limită

De asemenea, potrivit codului menționat, din punct de vedere al zonării pentru proiectare în termeni de perioada de control (colț) T_c , perimetrul se încadrează în zona cu $T_c=0.7$ sec. IMR=225 ani, și 20% probabilitate de depășire în 50 de ani, (conform P100/2013).



Conform STAS 11100/1-93 anexa 1, privind macrozonarea seismică a teritoriului României, perimetrul cercetat se înscrie în zona seismică 6 grade MSK (fig.1).



Aspecte climatice:

Trăsăturile climatice ale județului Mureș sunt o consecință a poziției sale în centrul Transilvaniei, fapt care încadrează respectivul teritoriu în subprovincia climatică temperat - continental moderată, definită de circulația și caracterul maselor de aer din vest și nord-vest.

Acestui teritoriu îi sunt specifice verile mai călduroase, iernile lungi și reci. Elementele climatice prezintă variații valorice în funcție de anotimp. Temperatura medie anuală este 7,8°C cu temperatura medie a lunii iulie fiind 22,0°C, iar a lunii ianuarie de -4,2°C.

Numărul zilelor de vară oscilează între 60-85. Zilele tropicale sunt puține, astfel că abia se însumează 18 zile din cursul unui an. Din cifra menționată 6 zile revin exclusiv lunii august. Numărul mediu anual al zilelor cu îngheț este de 127. Numărul cel mai mare de zile cu îngheț aparține lunii februarie.

Cantitatea medie anuală a precipitațiilor însumează 600-700 mm (media fiind 636mm) în partea centrală a județului Mureș. Cantitățile medii în luna iulie se încadrează între 80,1 mm, iar în ianuarie între 36,1 mm.

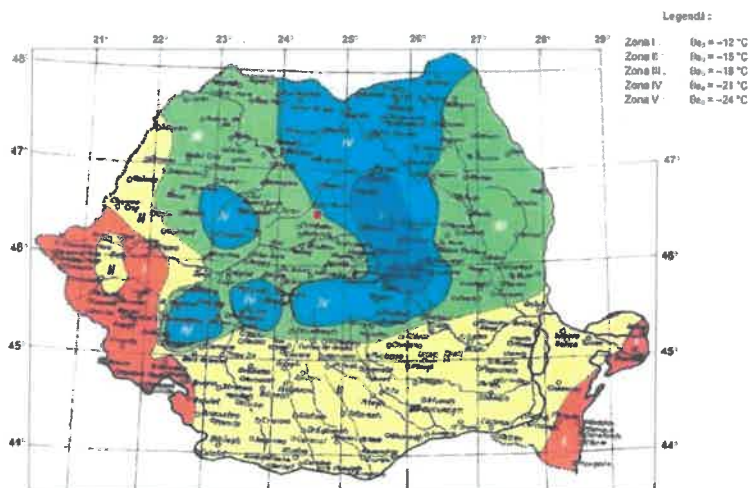
Conform SR EN 1991-1-1-2004 localitățile se încadrează în zona „A” la acțiunea vântului.

Conform SR EN 1991-1-3-2005 localitățile se încadrează în zona „A” la încărcări din zăpadă.

Conform STAS 1709/1-1990 „Adâncimea de îngheț în complexul rutier” localitățile se încadrează în zona climatică II.

Conform STAS-6054-77 adâncimea de îngheț este $H_i=0,80\text{ m} - 0,90\text{ m}$ față de cota terenului amenajat.

Conform hărții cu zonarea climatică a României din imaginea de mai jos, amplasamentul se află în zona III, cu temperatura exterioră de calcul de -18°C .



d. Studii de teren

(i) **Studiul geotehnic** recomandă proiectarea infrastructurii și suprastructurii drumurilor conform cu caracteristicile fizico-mecanice ale terenului din patul drumurilor obținute pe baza forajelor geotehnice și în funcție de încărcările ce se vor produce în timpul exploatării.

În vederea investigării terenului, în cursul lunii iulie 2025, pe suprafața determinată au fost executate măsurători și observații geotehnice prin efectuarea lucrărilor de foraje geotehnice cu foreză "EIJKELKAMP 01.16", până la adâncimea maximă de 2,00m.

Au fost recoltate probe de pământuri pentru analize fizico – mecanice ale rocilor prăfoase, argiloase, nisipoase, cu rare pietrișuri.

S-au executat cartări locale privind morfologia, stratificația, geotehnia, hidrogeologia amplasamentului și a zonei de construcție.

Au fost consultate și date geotehnice și hidrogeologice din zonă, din lucrările anterioare.

În urma cercetărilor și a rezultatelor de laborator geotehnic cât și din urmărirea stratificației pământurilor nisipoase, prăfoase, argiloase, cu rare pietrișuri interceptate din foraje, concluzionăm următoarele:

- nivelul hidrostatic nu a fost interceptat în foraje până la adâncimea de 2,00m, dar variază în funcție de debitul apelor meteorice;
- înaintea turnării betonului fundației trebuie împiedicată scurgerea apelor meteorice în săpăturile executate;

- în cazul în care apa apare în săpăturile executate pentru fundații, se vor prevedea instalații de evacuare a apei din săpătură;
- străzile cercetate au suprafețe relativ plane, fără urme de alunecări, crăpături de soluri, afueri, zone cu exces de umiditate și este favorabil pentru amplasarea construcțiilor, prin metoda fundărilor directe;
- scurgerea apelor de la suprafață va fi asigurată prin sistematizarea suprafeței terenului cu pante 1-5% spre exteriorul construcțiilor;
- în jurul elevației se recomandă trotuar de beton de minim 1,00m lățime și pantă de 1-5% spre exterior;
- pe timpul execuției se vor lua măsuri de asigurare a stabilității terenului din jur, a construcțiilor sau amenajărilor existente în apropiere;
- pentru prevenirea efectelor eventualelor tasări inegale, recomandăm luarea măsurilor constructive de siguranță;
- vor fi respectate cu strictețe normele de protecția muncii pe timpul fazei de execuție;
- în perioada executării săpăturilor în rocile nisipoase, prăfoase, argiloase, dacă adâncimea excavației depășește adâncimea de 2,00m se recomandă sprijinirea săpăturii sau crearea unei pante de taluz natural de 1:1,0;1:1,5, având în vedere și indicii mecanici dați la adâncimea respectivă (ϕ și c);
- valorile presiunii convenționale sunt date pentru fundații cu lățimi de $B=1,00m$ și adâncimi de fundare $D_f=2,00m$ față de nivelul terenului sistematizat;
- pentru lățimi de fundare $> 2,00m$ și adâncimi de fundare $> 2,00m$ P_{conv} se va recalcula cu relația:

$$P_{conv}=P_{conv}+C_b+C_d \text{ în kPa}$$

P_{conv} =inițial dat pe categorii de complexe

C_b =corecția în lățime

C_d =corecția în adâncime

Conform indicativului de norme de deviz pentru lucrări de terasamente TS-1982, terenul întâlnit se încadrează astfel:

Denumire teren	Categorii de teren după modul de comportare la săpare	
	manual	mecanizat
nisipuri, prafuri, argile uscate	tare	III
nisipuri, prafuri, argile umede	mijlociu	II

Stratificația:

F1 (cotă drum existent)

0,00m-0,35m=0,35m balast, piatră spartă

0,35m-2,00m=1,65m nisip prăfos, argilos, brun-cafeniu închis, cu rare pietrișuri, plastic consistent, cu plasticitate mare, practic saturat, îndesat

Foraj F1 proba P1:

- adâncimea 0,50m-2,00m: nisip prăfos, argilos, brun-cafeniu închis, cu rare pietrișuri;
- $I_p=22,11\%$ plasticitate mare;
- $I_c=0,73$ plastic consistent;
- $S_r=1,29$ practic saturat;
- porozitate $n=22,31\%$;
- $e=0,27$ îndesat;
- rezistență la forfecare $\phi^0=-^0$;
- coeziunea $c=-$ kPa;
- greutate volumică uscată $Y_d=2,110$ g/cm³;
- $I_A=1,16$ pământuri cu activitate medie;
- $P_{conv}=250$ kPa;

Valorile de calcul ale modului de elasticitate dinamică a pământului de fundare conform PD 177/2001, se clasifică astfel:

Categoria pământului	Tipul de pământ	Tipul climateric	Regim hidrologic	Ep, Mpa
coeziv	P3	II	1, 2a	65

Încadrarea pământurilor după gradul de sensibilitate la îngheț conform STAS 1709/2-90.

r. crt.	Gradul de sensibilitate la îngheț a pământurilor	Denumirea pământurilor conform STAS 1243-88	Tipul pământului	Granulozitate/ diametrul particulelor mm
	foarte sensibile	nisip prăfos, argilos, cu rare pietrișuri	P3	sub 0,1

Conform STAS 2914/84 (Drumuri și terasamente), se clasifică la categoria 4b, $UL \leq 70\%$, calitate ca material pentru terasamente, mediocră.

Nivelul hidrostatic nu a fost interceptat în foraje.

Încadrarea în categoriile geotehnice se face conform NP074/2022:

„Normativ privind documentațiile geotehnice pentru construcții”.

Condiții de teren	Apa subterană	Categoria de importanță	Zona seismică	Vecinătăți	Total
Terenuri bune/medii	Fără epuizmente	Normală	$a_g = 0,15$	Fără riscuri	
2/3 pct.	1 pct.	3 pct.	2 pct.	1 pct.	9/10 pct.

Cu punctajul total de 9/10 puncte, lucrarea se încadrează în categoria geotehnică 1/2, cu risc geotehnic redus/moderat.

(ii) Studii de specialitate necesare, precum studii topografice, geologice, de stabilitate ale terenului, hidrologice, hidrogeotehnice, după caz

Studiul topografic:

Studiul topografic a fost executat de un topograf autorizat ANCPI. Studiul cuprinde planul de situație și este prezentat anexat prezentei documentații.

Operațiunile efectuate în faza de documentare a lucrării

- Culegerea datelor și a informațiilor din baza de date a cadastrului și a biroului de carte funciară;
- Identificarea imobilelor pe planuri, hărți topografice, orto-fotoplan, planurile cărții funciare după numărul topografic sau numărul cadastral;
- Identificarea imobilelor în baza de date a cadastrului prin solicitarea geometriilor conform coordonatelor;

- Depunerea de cereri pentru eliberarea actelor conform cu originalul;
- Operațiuni topo-cadastrale efectuate:
- Metode și aparatură folosite la măsurători:
 - Măsurătorile de unghiuri și distanțe au fost efectuate cu stația totală Leica cu vizare pe reflector tip prismă
 - Începând cu staționarea stației 1 au fost radiate punctele de pe conturul imobilului și punctele necesare ridicării detaliilor planimetrice;
 - Pentru întocmirea documentației topografice s-a folosit un pachet de programe pe PC;
 - Suprafața imobilului determinată prin puncte s-a calculat analitic, calcularea coordonatelor fiecărui punct s-a folosit un program de selectare având toate datele culese, calculate și verificate, s-au pregătit fișiere în vederea prelucrării și desenării planului topografic cu reprezentarea reliefului prin curbe de nivel la scara 1:1000.
 - Sistemul de coordonate
 - Puncte geodezice noi și vechi folosite:
 - Legarea la sistemul național de coordonate s-a făcut cu GPS.

Geologia și geomorfologia zonei:

Perimetrul și zona cercetată este localizată în localitatea Târgu Mureș, și se află în partea nord-vestică al Hărții Geologice a României, Foaia Târgu Mureș scara 1:200.000, cu simbol L-35-XIII, și aparține Bazinului hidrografic al râului Mureș. Din punct de vedere morfologic suprafața și zona studiată face parte din albia veche a râului Mureș, relativ plană.

Din punct de vedere geologic zona și amplasamentul studiat aparține depozitelor, constituit din strate Neogen-Pliocen-Pannoniene (pn), formate din argile, argile marnoase, nisipuri, respectiv depozitelor de vârstă Quaternar- Holocen-superioară (qh2), compuse din pietrișuri și nisipuri, de origine deluvialproluviale, care s-au format în urma forțelor de eroziune exterioară.

Din punct de vedere geotehnic, aceste strate nisipoase, prăfoase, argiloase, interceptate sunt strate coezive cu plasticități diferite, de la plastic consistent spre plastic vârtos. Stratele de pietrișuri cu nisip, sunt strate necoezive și slab coezive.

Din punct de vedere hidrogeologic, emisarul principal al zonei este râul Mureș.

Hidrografia și hidrogeologia zonei studiate:

Rețeaua hidrografică a zonei este dată de râul Mureș și afluenții acestuia.

e. Situația utilităților tehnico – edilitare existente;

În momentul întocmirii documentației de avizare a lucrărilor de intervenții, pe traseul străzii propuse pentru modernizarea sistemului rutier, se află următoarele utilități: apă, canalizare menajeră, gaze naturale, electricitate, telefonizare.

f. Analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice ce pot afecta investiția;

Analiza riscurilor specifice investiției privind vulnerabilitățile cauzate de factori de risc, antropici și naturali, sunt incluși și analizați în „Planul de analiză și acoperire a riscurilor al județului Mureș” din anul 2025, elaborat de Ministerul Afacerilor Interne, Departamentul pentru Situații de Urgență, Inspectoratul General pentru Situații de Urgență.

Riscurile se pot clasifica după modul de manifestare (lente sau rapide), fie după cauză (naturale sau antropice). Acestea produc pagube mai mici sau mai mari în funcție de amplitudinea acestora și de factorii favorizanți în locul sau regiunea în care se manifestă, uneori având un aspect catastrofal.

Unele dintre fenomene meteorologice periculoase au un caracter independent de anotimp, o altă categorie fiind de asemenea condiționată de anotimpul favorabil producerii lor.

Riscurile naturale sunt: inundații, incendii de pădure, avalanșe, cutremure, alunecări de teren, căderi de grindină, înzăpeziri, polei, îngheț, blocaje de ghețuri, furtuni, viscole, tornade, seceta.

În zona amplasamentului nu s-au înregistrat alunecări de teren sau inundații semnificative, care ar afecta investiția propusă.

Riscurile tehnologice sunt: riscuri industriale, riscuri de transport rutier a substanțelor și materialelor periculoase, transport aerian, feroviar, transportul prin rețele magistrale, riscuri nucleare.

Schimbările climatice reprezintă una dintre provocările majore ale secolului nostru, un domeniu complex în care trebuie să ne îmbunătățim cunoașterea și înțelegerea, pentru a lua măsuri imediate și corecte în vederea abordării eficiente a provocărilor din acest domeniu.

Schimbările climatice sunt afectate de următoarele fenomene: efectul de seră și efectul antropic (activitatea umană în perioada industrializării), care au dus la: emisii de gaze cu efect de seră, emisii de dioxid de carbon, emisii de metan, etc...;

Alte tipuri de riscuri sunt: poluarea apei, prăbușiri de construcții, eșecul utilităților publice, eșecul serviciilor de distribuție a gazelor naturale, căderi de obiecte din atmosferă, muniție neexplodată.

- g. **Informații privind posibile interferențe cu monumente istorice / de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate.**

În zona studiată nu se află monumente istorice.

3.2. REGIMUL JURIDIC

a. **Natura proprietății sau titlul asupra construcției existente**

Terenul pe care se desfășoară traseul străzii Pomilor etapa 1 (tronsonul studiat) este situat în zona Unirii Târgu Mureș și face parte din bunurile care aparțin domeniului public al Municipiului Târgu Mureș, cu destinație intravilan evidențiat în CF nr. 136017, cu o suprafață de 5.949 mp.

Suprafața carosabilă ocupată de lucrare este de **2901 mp**, lungimea totală proiectată este de **520,79 m (0,52 Km)** (axul străzii proiectate are începutul în axul străzii Mărului și se termină în axul străzii Constandin Hagi Stoian. Lungimea pe care se efectuează lucrări de amenajare este de 515.29 m.

b. **Destinația construcției existente;**

Strada de categoria a IV-a cu două benzi de circulație, deschis traficului public.

c. **Includerea construcției existente în listele monumentelor istorice, situri arheologice, arii naturale protejate, precum și zonele de protecție ale acestora și zone construite protejate, după caz;**

Amplasamentul nu este înscrisă în lista monumentelor istorice și nu se află în zona de protecție a acestora.

Nu se cunoaște existența vreunor situri arheologice pe amplasament sau în apropierea acestuia.

d. **Informații / obligații / constrângeri extrase din documentațiile de urbanism, după caz.**

Folosința actuală a terenului: drum. Teren situat în UTR C: zona de căi de comunicație și construcții aferente subzona CR – subzonă căi rutiere.

Delimitare: cuprinde porțiunea de strada în interiorul localității urbane.
Funcțiune dominantă: circulația tuturor mijloacelor de transport și a pietonilor.
Funcțiuni complementare: trotuare.

3.3. CARACTERISTICI TEHNICE ȘI PARAMETRII SPECIFICI

a. Categoria și clasa de importanță;

Categoria de importanță:

Lucrările proiectate se încadrează în categoria de importanță „C” normală și clasa de importanță „III” conform „Regulamentului privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor” aprobat cu Ordinul MLPAT nr. 31/N din 02.10.1995, ca urmare este necesară verificarea lor la categoriile A4, B2, D.

Nr. crt.	Factorii determinanți și criteriile asociate *)	Coef. de unicitate	Punctaj Factor Determinant
1.	I) oameni implicați direct în cazul unor disfuncții ale construcției II) oameni implicați indirect în cazul unor disfuncții ale construcției III) caracterul evolutiv al efectelor periculoase în cazul unor disfuncții	1 0 0	1
2.	I) mărimea comunității care apelează la funcțiunile construcției II) ponderea pe care o are funcțiunea construcției în comunitatea respectivă III) natura și importanța funcțiilor respective	4 4 2	3
3.	I) măsura în care realizează și exploatarea construcției perturbă mediului II) gradul de influență nefavorabilă asupra mediului natural sau construit III) rolul activ în protejarea/refacerea mediului natural sau construit	2 1 1	1
4.	I) durata de utilizare preconizată II) măsura în care performanțele de alcătuire depind de cunoașterea evoluției activității III) măsura în care performanțele funcționale depind de evoluția cerințelor	6 2 2	3

5.	I) măsura în care soluția constructivă este dependentă de condițiile locale	2	2
	II) măsura în care condițiile locale evoluează defavorabil în timp	2	
	III) măsura în care condițiile locale defavorabile determină exploatarea construcției	2	
6.	I) ponderea de muncă și materiale înglobate	4	3
	II) volumul și complexitatea lucrărilor de întreținere pe durata de existență	2	
	III) activități deosebite în exploatarea construcției impuse de funcțiuni	1	
PUNCTAJ TOTAL			13
CATEGORIA DE IMPORTANȚĂ			„C”

Notă:

1. importanță vitală;
2. importanță social – economică și culturală;
3. implicație ecologică;
4. necesitatea de luare în considerare a duratei de utilizare;
5. necesitatea adaptării la condițiile locale de teren și mediu;
6. volumul de muncă și de materiale necesare;

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”.

Clasa tehnică drumului:

Conform normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane, aprobate prin OMT. 49 / 1998, strada Pomilor etapa 1 se încadrează în categoria a IV-a, folosință locală în mediu urban.

b. Cod în lista monumentelor istorice, după caz;

Amplasamentul nu se află în Lista Monumentelor istorice.

c. Perioade de construire pentru fiecare corp de construcție;

Strada studiată nu au fost geometrizat niciodată printr-un proiect și trebuie să fie amenajate în parametrii prevăzuți de standardul pentru categoria de străzi în mediu urban și a reliefului adiacent.

d. Suprafața construită;

Suprafața ocupată de strada Pomilor etapa 1 care urmează a fi reabilitat și modernizat, aparține domeniului public al Municipiului Târgu Mureș, județul Mureș. Terenul se află în folosința domeniului public.

Lungimea totală existentă este : **L= 520,79 m (0,52 km).**

e. Suprafața construită desfășurată;

Suprafața carosabilă a drumului conform măsurărilor: **S=2901 mp;**

f. Valoarea de inventar a construcției;

Strada Pomilor etapa 1 propus pentru reabilitare și modernizare face parte din inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al Municipiului Târgu Mureș, județul Mureș.

g. Alți parametri, în funcție de specificul și natura construcției existente;

Nu este cazul.

3.4. ANALIZA STĂRII CONSTRUCȚIEI, PE BAZA CONCLUZIILOR EXPERTIZEI TEHNICE

În prezent strada se află într-o stare tehnică neadecvată desfășurării traficului rutier și pietonal în condiții de siguranță și confort. Stratul de uzură a părții carosabile este din balast.

Scurgerea apelor pluviale nu este asigurată, infiltrându-se în patul drumului.

Circulația pietonală nu este asigurată.

În urma investigațiilor efectuate, s-a constatat că starea de viabilitate existentă este total necorespunzătoare pentru desfășurarea circulației în condiții normale, cu defecțiuni ale suprafeței de rulare și ale complexului rutier frecvente și pe suprafețe întinse cu o îmbrăcăminte rutieră neconformă cerințelor actuale de securitate și confort și cu infiltrarea apelor din precipitații în corpul drumului.

3.5. STAREA TEHNICĂ, INCLUSIV SISTEMUL STRUCTURAL ȘI ANALIZA DIAGNOSTIC, DIN PUNCTUL DE VEDERE AL ASIGURĂRII CERINȚELOR FUNDAMENTALE APLICABILE, POTRIVIT LEGII

Strada propusă pentru modernizarea sistemului rutier, realizarea trotuarelor pentru circulației pietonale, elementelor de iluminare publica, canalizare tehnica(pentru fibră optică) și a sistemelor de colectare a pelor pluviale. Strada Pomilor etapa 1, este o stradă de categoria a IV-a, folosintă locală în mediu urban, cu două benzi de circulație.

Strada are inceputul din strada Mărului și se termina la intersecția cu strada Constandin Hagi Stoianu.

În prezent strada se prezintă cu sistem rutier din balast .

Semnalizarea rutieră lipsește.

Lungimea străzii este de 520,79 m, cu lățimea actuală de 5 – 7 m, cu ampriza actuală de 9,5 m – 10 m.

3.6. ACTUL DOVEDITOR AL FORȚEI MAJORE, DUPĂ CAZ

Nu este cazul.

4. CONCLUZIILE EXPERTIZEI TEHNICE

a. Clasa de risc seismic;

Strada studiată se încadrează în clasa de risc seismic III – corespunzând construcțiilor la care sunt așteptate degradări structurale care nu afectează semnificativ siguranța structurală, dar la care degradările elementelor nestructurale pot fi importante.

b. Prezentarea a două soluții de intervenție

Soluțiile pentru reabilitarea structurii rutiere existente a drumului sunt stabilite conform stării tehnice actuale, funcție de zestre existentă și de traficul de perspectivă.

PARTEA CAROSABILĂ:

Varianta 1 – sistem rutier semi rigid:

- desfacerea sistemului rutier existent;
- săpătură generală la cota de aproximativ -70 cm ;
- 10 cm strat de formă de balast conform STAS 6400-84 SR EN 13242+A1:2008;
- 30 cm strat de fundație de balast conform STAS 6400-84 SR EN 13242+A1:2008;

- 20cm strat de bază din piatră spată amestec optimal(STAS 6400-84 SR EN 13242+A1:2008);
- 6 cm strat de legătură binder BAD22,4 leg 50/70 conform AND605/2016;
- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic modificat BA16 rul 50/70 conform AND605/2016.

Varianta 2 – sistem rutier rigid:

- desfacerea sistemului rutier existent;
- săpătură generală la cota de -65 cm;
 - 10 cm strat de forma din pietruirea recuperata cu eventual aport de balast sau nisip conform STAS 12253;
 - 30 cm strat de balast, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2010/C91:2022;
 - Hârtie Kraft sau folie de polietilena;
 - 2 cm nisip;
 - 20 cm strat din BCR4.0 conform SR 183-1/1995 si STAS 6400;

Avantaje și dezavantaje structură rutieră suplă

Avantaje

- grosimea îmbrăcămintii asfaltice poate fi etapizata, putându-se realiza in mai multe straturi;
- greșelile de execuție pot fi remediate ușor si mai ieftin decât in cazul sistemelor rutiere rigide;
- remedierea defecțiunilor de suprafață se poate face mult mai ușor si local.
- valoare de investiție mai mica decât in cazul sistemelor rutiere rigide
- rularea este mai silențioasă neexistând rosturi precum cele de la dalele de beton
- se pot da in folosință la scurt timp după execuție
- in cazul intervențiilor sau investițiilor la instalațiile subterane acestea se vor putea face prin tăierea, decaparea si săparea strict pe zona de intervenție.

Dezavantaje

- La temperaturi ridicate apar deformații ale părții carosabile
- Prepararea betonului asfaltic produce si emana noxe in atmosfera
- posibilitatea apariției degradărilor la îmbrăcămintea asfaltica in rosturile longitudinale si de lucru, daca acestea nu sunt tratate corespunzător in faza de execuție.

Durata de serviciu este mai mica (numai 10-15 ani) decât a îmbrăcămintii de beton de ciment (20-30 ani).

Durata normală de funcționare conform H.G. 2.139/30.11.2004 este de 25 ani.

Avantaje și dezavantaje structură rutieră rigidă

Avantaje

- atestă rezistențe mecanice mai mari și prin urmare se pretează pe drumuri cu trafic foarte intens și greu;
- sunt rezistente la uzură și la acțiunea agenților atmosferici, fiind indicate în regiuni cu climat umed;
- având o culoare deschisă, prezintă o vizibilitate mai bună, ceea ce permite o circulație mai sigură în diferite condiții nefavorabile (noaptea, ploaie, ceață etc.);
- la temperaturi ridicate ale mediului înconjurător și sub acțiunea traficului greu chiar în zonele cu frânări și accelerări dese, nu sunt sensibile la deformări (văluriri și făgașe), cum se constată uneori în cazul îmbrăcăminților bituminoase;
- au un grad de rugozitate ridicat, asigurând, chiar în condiții de umezire a suprafeței și la viteze mari de circulație, siguranță în exploatare;
- nu sunt atacate de carburanți și lubrifianți, fiind indicate și pentru locuri de parcare și staționare a autovehiculelor;
- permit folosirea în mai mare măsură a materialelor locale;
- sunt mai avantajoase din punct de vedere energetic, având un consum specific de energie cu 50...90 % mai mic decât îmbrăcămințile bituminoase.
- pot fi realizate pentru durate de exploatare relativ ridicate (20...30 ani), chiar și pentru trafic rutier intens;
- bună parte dintre defecțiunile ce apar (cum sunt fisurile și crăpăturile, decolmatarea rosturilor sau exfolierea suprafeței de rulare) nu deranjează desfășurarea normală a circulației autovehiculelor, în prima fază a evoluției acestora;
- cheltuielile totale de execuție și de întreținere pe perioada lor de exploatare sunt mai reduse decât cele aferente soluțiilor cu îmbrăcăminți rutiere nerigide, pentru aceeași perioadă de timp și același trafic rutier intens și greu.

Dezavantaje

- cheltuielile inițiale de construcție sunt relativ mari;
- posibilitățile de ranforsare a structurilor rutiere cu îmbrăcăminți rigide, pentru adaptarea lor la un trafic rutier sporit, impun tehnologii de execuție mai complexe;
- existența rosturilor transversale în îmbrăcămintea rutieră din beton de ciment deranjează circulația autovehiculelor, atât datorită colmatării în exces a acestora cu mastic bituminos, cât și datorită eventualelor tasări ale dalelor provocate de neuniformitatea capacității portante a terenului de fundare de-a lungul drumului. Din cauza rigidității dalelor, îmbrăcămințile din beton de ciment nu pot urma deformările straturilor de fundație, iar în cazul unor tasări inegale ale terenului de fundație, dalele fisurează, degradându-se;

- defecțiunile care pot să apară în îmbrăcămintea rutieră din beton de ciment din cauza unor eventuale greșeli de execuție sau de subdimensionare a structurii rutiere se elimină foarte greu și cu cheltuieli însemnate;
- îmbrăcămintea rutieră din beton de ciment nu se poate da în circulație decât după ce betonul atestă rezistențe mecanice corespunzătoare (de regulă 3 săptămâni);
- asigurarea condițiilor normale de circulație pe timp de iarnă impune metode de acționare mai anevoioase, având în vedere că nu se recomandă utilizarea fondanților chimici la dezăpezire și combaterea poleiului;
- nu se pretează la ameliorări progresive prin consolidări succesive ale structurii rutiere în funcție de necesitățile impuse de trafic;
- este necesară uneori construirea de variante pentru circulația curentă, care nu se poate desfășura normal pe sectorul de drum în timpul execuției îmbrăcăminții din beton de ciment.

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

- Grosimea structurii asfaltice poate fi etapizată.
- Capacitatea portantă poate crește progresiv prin investiții etapizate.
- Greșelile de execuție pot fi remediate ușor față de îmbrăcămințile de beton de ciment.
- costuri de execuție mai reduse;
- 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;
- rugozitatea suprafeței poate fi sporită prin tratamente bituminoase, asigurându-se circulația și pentru declivități cu valori de 7-9%.

c. Soluțiile tehnice și măsurile propuse de către expertul tehnic spre a fi dezvoltate în cadrul documentației de avizare a lucrărilor de intervenții;

PARTEA CAROSABILĂ:

- desfacerea sistemului rutier existent;
- săpătură generală la cota de aproximativ -70 cm;
- 10 cm strat de formă de balast conform STAS 6400-84 SR EN 13242+A1:2008;
- 30 cm strat de fundație de balast conform STAS 6400-84 SR EN 13242+A1:2008;

- 20cm strat de bază din piatră spată amestec optimal(STAS 6400-84 SR EN 13242+A1:2008);
- 6 cm strat de legătură binder BAD22,4 leg 50/70 conform AND605/2016;
- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic modificat BA16 rul 50/70 conform AND605/2016.

Încadrarea părții carosabile se va realiza cu borduri prefabricate de beton.

TROTUARE:

Se va executa trotuar pietonal pe ambele părți de stradă, cu structura după cum urmează:

- | | |
|--|---------|
| - strat de fundație din balast | -20 cm; |
| - strat de beton C25/30 | -10 cm; |
| - strat de uzură de mixtură asfaltică BA8 rul50/70 | - 3 cm. |

d. Recomandarea intervențiilor necesare pentru asigurarea funcționării conform cerințelor și conform exigențelor de calitate.

Recomandările expertului tehnic sunt următoarele:

- Față de situația existentă, în vederea încadrării în prevederile STAS 863-85, sunt necesare îmbunătățiri privind amenajarea curbelor în plan și spațiu cu scopul asigurării unor viteze de circulație superioare celor existente
- Având în vedere că în prezent strada nu prezintă un profil transversal corespunzător prevederilor normelor în vigoare, se impune adoptarea unui profil transversal tip care să țină seama atât de norme cât și de gabaritul existent
- Pentru îmbunătățirea scurgerii apelor și evitarea stagnării acestora în vecinătatea corpului drumului este necesar studiul amănunțit în proiect a pantelor de scurgere și prevederea recomandată a unor șanțuri sau a unor rigole perete, care având un coeficient de scurgere mai bun, să poată asigura îndepărtarea apelor și la declivități mai mici

5. IDENTIFICAREA SCENARIILOR/OPTIUNILOR TEHNICO - ECONOMICE ȘI ANALIZA DETALIATĂ A ACESTORA

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

Lucrări de proiectare

Din punct de vedere tehnic, elaborarea documentației de avizare a lucrărilor de intervenții s-a făcut în conformitate cu prevederile Legii 82/1996, pentru aprobarea O.G. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor, cu normele și standardelor de specialitate, OMT 1296/2017 „Ordinul pentru aprobarea Normelor privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor”, OMT 1295/2017 „Ordinul pentru aprobarea Normelor tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice”, și în conformitate cu HG907 / 29.11.2016 privind etapele de elaborare și conținutul – cadru al documentațiilor tehnico – economice aferent obiectivelor / proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice.

Elementele geometrice ale drumurilor vor fi conform STAS 863-85 „Lucrări de drumuri Elemente geometrice ale traseelor, STAS 2900-89 privind „Lățimea drumurilor”, Normativ AND 584-2012 „Traficul de calcul pentru proiectarea drumurilor din punct de vedere al capacității portante și al capacității de circulație”, Normativ AND602-2012 „Metode de investigare a traficului rutier”, Normativ AND 600 – 2010 „Amenajarea intersecțiilor”, STAS 10144/1-90 „Străzi. Profiluri Transversale. Prescripții de proiectare.”, STAS 10144/2-91 „Străzi. Trotuare, alei de pietoni și piste de cicliști. Prescripții de proiectare.” STAS 10144/3-91 „Străzi. Elemente geometrice. Prescripții de proiectare.”, OMT 6/1998 Pentru aprobarea „Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.”

Categoria de importanță a drumurilor

Lucrările proiectate se încadrează în categoria de importanță „C” normală conform „Regulamentului privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor” aprobat cu Ordinul MLPAT nr. 31/N din 02.10.1995, ca urmare este necesară verificarea lor la categoriile **A4, B2, D**.

Clasa tehnică drumului

Conform OMT 46/1998 Pentru aprobarea „Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane.” strada studiată se încadrează în categoria a IV-a, folosință locală în mediu urban cu 2 benzi de circulație preiau fluxurile de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau magistrale.

Pentru orizontul de prognoza 2025-2040, traficul de calcul este de 0,03-0,1 m.o.s., pentru sistem rutier nou suplu. Prin urmare, strada Pomilor etapa 1 se încadrează în clasa de trafic T4 „ușor”.

Viteza de bază

Conform normativelor în vigoare viteza de proiectare pentru drumuri de clasă tehnică „V” este $v=30$ km/h.

Traseul în plan

Traseele propuse se suprapun peste cele existente și sunt formate din succesiuni de aliniamente și curbe.

S-a urmărit în totalitate traseele existente pentru evitarea lucrărilor de terasamente suplimentare.

Fiind drumuri existente nu s-au proiectat lucrări de supralărgire / supraînălțare în curbe deoarece spațiul nu permite acest lucru.

Profilul longitudinal

La stabilirea liniei roșii a profilului longitudinal, s-au avut în vedere următoarele:

- respectarea grosimii propuse pentru stratul de uzură și stratul de legătură;
- respectarea pasului de proiectare;
- asigurarea scurgerii apelor de pe platforma trotuarelor;
- accesele la proprietățile riverane aflate pe traseul drumului comunal.

Profilul transversal

Profilul transversal corespunzător unui drum de clasa tehnica V, conform OG nr. 43/1997 privind „regimul juridic al drumurilor” și ordinul MT nr. 1296/2017 privind „Normele tehnice pentru proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor”, STAS 2900-89 „Lucrări de drumuri. Lățimea Drumurilor” profilul transversale tip prezintă următoarele elemente geometrice:

În conformitate cu STAS 2900-89 „Lucrări de drumuri. Lățimea Drumurilor”, STAS 10144/1-90 „Străzi. Profiluri Transversale. Prescripții de proiectare. ”profilul transversale tip prezintă următoarele elemente geometrice:

- | | |
|---|---------------|
| - lățimea platformei de drum | - 9,5-10,0 m; |
| - lățimea părții carosabile | - 6,00 m; |
| - lățimea trotuarului | - min.1,50 m; |
| - benzi de circulație | - 2; |
| - panta transversală a părții carosabile (tip acoperiș) | - 2,50 %; |
| - panta transversală a trotuarelor | - 1,50 %. |

La alcătuirea pofilelor transversale tip s-a ținut cont de realizarea scurgerii apelor – prin adoptarea celor mai optime soluții în acest scop.

Profilele transversale tip-1

Km 0+002,75 - Km 0+510

Nr.	Denumire	Parametrii	Declivitate
1.	Lățimea părții carosabile(mixtură asfaltică)	6,00 m	2,50 %
2.	Lățimea trotuarului (stânga/dreapta)	Min.1,50 m	1,50 %
3.	Rigola scafă	10002 m.l.	

Profilele transversale tip-2

Km 0+510,0 - Km 0+518

Nr.	Denumire	Parametrii	Declivitate
1.	Lățimea părții carosabile(mixtură asfaltică)	6,00 m	2,50 %
2.	Lățimea trotuarului (stânga/dreapta)	Min.1,50 m	1,50 %
3.	Rigola carosabilă (dreapta)	8 m.l.	

NOTĂ: Lățimea proiectată pe amplasamentul existent al străzii, delimitată de gardurile și construcțiile existente, nu respectă prevederile din PUZ-ul aprobat prin HCL nr.93/26.03.2015, ce propune un profil de 10m, cu 2 sensuri de circulație și trotuare pe ambele părți.

O parte semnificativă a terenurilor pe care este propusă realizarea străzii sunt terenuri private, fără reglementare juridică.

După clarificarea situației juridice a terenurilor, respectiv după exproprierea acestora în vederea obținerii amprizei necesare pentru realizarea străzii la parametrii prevăzute în PUZ, se va trece la amenajarea străzii conform planului de situație „ETAPA 2”.

Sistemul rutier propus pentru partea carosabilă

- desfacerea sistemului rutier existent;
- săpătură generală la cota de aproximativ -70 cm(de la cotele date in profilul longitudinal);
- 10 cm strat de formă de balastconform STAS 6400-84 SR EN 13242+A1:2008;
- 30 cm strat de fundație de balast conform STAS 6400-84 SR EN 13242+A1:2008;
- 20cm strat de bază din piatră spată amestec optimal(STAS 6400-84 SR EN 13242+A1:2008);
- 6 cm strat de legătură binder BAD22,4 leg 50/70 conform AND605/2016;
- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic modificat BA16 rul 50/70 conform AND605/2016.

Sistemul rutier propus pentru trotuare

Se va folosi următoarea structură rutieră:

- | | |
|--|---------|
| - strat de fundație din balast | -20 cm; |
| - strat de beton C25/30 | -10 cm; |
| - strat de uzură de mixtură asfaltică BA8 rul50/70 | - 3 cm. |

a. Descrierea principalelor lucrări de intervenții

STRADA POMILOR ETAPA 1 KM 0+000 – Km 0+520,79

PARTEA CAROSABILĂ:

Se va realiza cu o lățime de 6.00 m, cu o bandă de circulație pe sens cu panta transversală a părții carosabile de 2,5% în formă de acoperiș, încadrată de borduri prefabricate de beton 15 x 25 cm.

Lungimea proiect ată a străzii este de 520,79 m (0,52Km).

Suprafața carosabilă proiectată : 2901 mp.

Proces tehnologic:

- desfacerea sistemului rutier existent;
- săpătură generală la cota de aproximativ -70 cm(de la cotele date in profilul longitudinal);
- 10 cm strat de formă de balastconform STAS 6400-84 SR EN 13242+A1:2008;
- 30 cm strat de fundație de balast conform STAS 6400-84 SR EN 13242+A1:2008;
- 20cm strat de bază din piatră spată amestec optimal(STAS 6400-84 SR EN 13242+A1:2008);
- 6 cm strat de legătură binder BAD22,4 leg 50/70 conform AND605/2016;

- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic modificat BA16 rul 50/70 conform AND605/2016.

Toate straturile executate cu așternere de materiale se vor executa mecanizat.

Încadrarea suprafeței carosabile se va realiza cu borduri prefabricate de beton 15 x 25 cm așezate în fundație de beton C16/20 cu dimensiunea de 20 x 30 cm.

Lungimea bordurilor 15 x 25 cm : 1028 m.

TROTUARE:

Se va executa trotuar pietonal pe ambele părți de stradă, lățimea trotuarului de min.1.5m, cu structura după cum urmează:

- strat de fundație din balast -20 cm;
- strat de beton C25/30 -10 cm;
- strat de uzură de mixtură asfaltică BA8 rul50/70 - 3 cm.

Trotuarele sunt delimitate cu borduri prefabricate de beton cu dimensiunea de 15 x 25 cm, pe partea cu suprafața carosabilă, respectiv cu borduri 10 x 15 cm pe partea cu proprietățile aflate în zona străzii.

Suprafața trotuarelor : 1846(inclusiv intrările în curți) mp.

Lungimea bordurilor 10 x 15 cm : 890 ml.

DRUMURI LATERALE:

Se vor amenaja pe o lungime de minim 15 m (parametrii geometrici sunt prezentați pe planul de situație), cu același sistem rutier ca și partea carosabilă.

Nr. crt.	Poziție Kilometrică	Parte drum	Lungimea L
1.	0+200	Dreapta	24,0
2.	0+200	Stinga	24,0

Suprafața carosabilă : 514 mp.

Lungimea bordurilor 15 x 25 cm : 111 m.l.

EVACUAREA APELOR PLUVIALE:

Evacuarea apei de pe partea carosabilă și trotuar se va realiza în lungul bordurii prin intermediul rigolelor scafă care vor direcționa apa pluvială în rețeaua de canalizare pluvială proiectată.

Rețeaua pluvială proiectată se va racorda la rețeaua pluvială proiectată pentru strada de ocolire a municipiului Târgu Mureș. Pentru realizarea racordării rețelei pluviale de pe strada Pomilor cu rețeaua pluvială de la strada de ocolire a municipiului Târgu Mureș este necesar de executat rețeaua pluvială și pe strada Constrandin Hagi Stoian care este prezentată pe plan și pentru care vor fi calculate cantitățile.

Se propune executarea unei rețele pluviale care va colecta apa de pe partea carosabilă și gravitațional va ajunge în rețelele de canalizare existente.

Rețeaua de canalizare pluvială vor fi executate din conducte de PVC(ø 315 între căminele de vizitare și ø 160 între căminele de scurgere și căminele de vizitare) , cu cămine de vizitare și cămine cu guri de scurgere metalice. De pe partea carosabilă apele vor fi direcționate de borduri și de rigola scafă.

Toate conductele de canalizare pluvială vor fi montate subteran, iar îmbinarea tuburilor de canalizare se va realiza cu ajutorul mufelor, prevăzute cu garnituri elastice.

Deasupra canalizării, la cca. 0,5 m fata de generatoarea superioara a tubului se prevede grila de avertizare din polietilena.

Săpăturile vor fi executate cu pereți verticali, lățimea săpăturii pentru canalul din PVC fiind cuprinsa între 0,90 m și 1,00 m, pozarea tuburilor efectuându-se în conformitate cu caietul de sarcini. Săpătura se va executa până la 80 % mecanizat, iar restul de 20 % apoi manual.

Dacă sunt identificate alte rețele se stopează lucrările și se anunță beneficiarul rețelilor.

Realizarea tronsoanelor de conducte se va face respectând următoarea tehnologie:

- executarea săpăturii numai cu sprijinirea malurilor cu panouri metalice;
- nivelarea fundului traseului (se va face manual) pentru obținerea pantelor de montaj impus prin proiect;
- așezarea unui pat de nisip de 15 cm în vederea lansării conductei;
- lansarea conductei în tranșee și executarea îmbinărilor;
- efectuarea probei de etanșeitate;
- acoperirea conductei cu un pat de nisip de 30 cm;

Umplerea tranșeei cu pământul rezultat din săpătura se executa în etape:

În prima etapă se executa o umplutura de nisip, granulație 1....7 mm, pe o înălțime de 15 cm sub generatoarea inferioara, pentru așezarea tubului de P.V.C. urmata de pozarea acestuia și completarea umpluturii cu nisip de 30 cm deasupra

generatoarei superioare, compactat cu mijloace manuale, grad compactare min. 85 %.

Deasupra acestui strat se executa o umplutura de pământ pana la 1,0 m peste generatoare, in straturi de 15 - 20 cm grosime, cu pământ sănătos, cu compactare manuala pana la atingerea gradului de compactare de min 97 %. Acest pământ va fi din săpătura sortata, fără corpuri dure.

In continuare, umplerea se realizează in straturi de 20 cm grosime, cu udarea optima a fiecărui strat, pentru obținerea unui grad de compactare de 100 % pentru ultimul strat de sub fundația drumului in grosime de 30 cm.

De la cota 70 cm pana la terenul sistematizat se vor realiza straturile pentru sistemul rutier (cuprinse la partea de suprastructura).

Pământul pentru umplutura va fi mărunțit, eliminându-se bulgarii, pietrele ascuțite sau late, corpurile străine.

Excedentul de pământ se va transporta la locul si distanta stabilite de investitor.

Pe parcursul execuției se va face verificarea calității si cantităților de lucrări ascunse.

Înainte probei de etanșeitate, tranșeea se va umple parțial, pana la 20-30 cm peste partea superioara a tubului, lăsându-se mufele libere. Umplutura va fi bine compactata in straturi de 30 cm. La compactare tubul va fi ferit de lovituri. Compactarea se va face manual si simultan pe ambele părți ale tubului pentru a se evita deplasările laterale ale tubului.

Umpluturile si compactările manuale se vor face la:

- astuparea gropilor pentru sondaje;
- astuparea traseelor in zonele de intersecție cu rețele subterane in zona, pe cca 2,0 m lungime;
- astuparea tranșeelor pana la 50 cm deasupra tuburilor montate;
- astuparea unei zone in jurul căminelor de vizitare de cca 2,0 m.

Volumul de pământ excedentar rezultat în urma săpăturilor, se va transporta și depozita în locul stabilit de administrația locală.

Cămine de vizitare

Căminele de vizitare se vor executa din elemente de beton cu îmbinare cu garnituri de cauciuc, montajul făcându-se conform STAS 2448 - 82 , in funcție de adâncime fiind compuse din:

- **camere de lucru cu radier inclus si canal de drenaj (baza cămin)**, din beton prevăzute pentru îmbinare cu garnituri din cauciuc si inele de etanșare din cauciuc, înglobate pentru conductele din PVC. Camerele de lucru vor fi prevăzute cu

garnituri de cauciuc si cu 2 piese de trecere etanșe pentru conducte din PVC, având diametrul de Dn 1000 mm;

- **coșuri de acces din beton cu garnituri de cauciuc**, inclusiv scări de acces având diametrul Dn 1000 mm cu înălțimi cuprinse între (500, 700 si 1000 mm);
- **piese tronconice excentrice din beton cu garnituri de cauciuc**, inclusiv scări de acces având diametrul Dn 1000/625 mm cu înălțimi de 600 si 700 mm;
- **aduceri la cota cu piese circulare din beton îmbinate cu garnituri de cauciuc**, diametrul Dn 600 mm cu grosimi de 50 si 100 mm;
- **capace si rame conform STAS de acoperire tip carosabile**, pentru trafic greu diametrul Dn 600 mm cu grosimi variabile.

Căminele se vor amplasa pe un pat format din pietriș nisipos având grosimea de minim 30 cm.

Căminul de vizitare se va realiza in conformitate cu STAS 2448-82 figura 2, din elemente prefabricate. Adâncimea căminului este variabila și are valori între 1,5m - 2,5m.

Racordarea tubului PVC la căminul de vizitare din beton se face numai prin intermediul unei piese speciale din PVC care asigura etanșeizarea corespunzătoare.

Suprafața exterioară a « piesei de trecere la cămin » face priza cu betonul, iar între suprafețele interioare ale piesei si tubului, etanșeitatea se asigura cu inel de cauciuc. Aceasta piesa asigura si o deviație de 3° de la ax. La montare, capătul interior al piesei trebuie sa fie in același plan cu peretele interior al căminului, iar depășirea sa fie permisa doar la capătul exterior.

Căminele de scurgere din beton armat cu guri metalice si racorduri la căminele de vizitare sau rețeaua pentru ape pluviale

Pentru colectarea apelor provenite din precipitații, s-au prevăzut a se executa pe strada in același timp cu rețeaua de canalizare pluviala, guri de scurgere din beton armat cu depozit si sifon. Acestea se vor monta la marginea drumului carosabil in aliniament la distanta de maximum 40 m, iar la intersecții de drumuri se vor monta in punctul unde raza are curbura maxima. Conductele de legătura de la gurile de scurgere la căminele de canalizare pluviala se vor realiza cu ajutorul conductelor din PVC Sn 8 Dn 160 mm.

Lungime rețea de canalizare pluviala, conducta racord cămine de vizitare, cămine de scurgere:

Str. Pomilor:

Cămine de vizitare	- 14 buc;
Cămine de scurgere	- 30 buc;
Țeavă PVC SN 8 D 160	- 100,0 ml;
Țeavă PVC SN 8 D 315	- 496,0 ml;
Rigolă scafă	- 1001 ml.

Str. Constandin Hagi Stoian:

Cămine de vizitare	- 5 buc;
Cămine de scurgere	- 8 buc;
Țeavă PVC SN 8 D 160	- 38,0 ml;
Țeavă PVC SN 8 D 315	-181,0 ml.

ÎN URMA EFECTUĂRII LUCRĂRILOR DE DECAPARE SE VA IDENTIFICA SOLUȚIA OPTIMĂ DE REALIZARE A CANALIZĂRII PLUVIALE REIEȘIND DIN SITUAȚIA EXISTENTĂ ȘI POSIBILITATEA DE RACORDARE LA REȚEAUA EXISTENTĂ

ACCESUL LA PROPRIETĂȚI:

Intrările carosabile la proprietățile riverane, aflate pe traseul străzii se vor realiza cu borduri de tip „rampă”, astfel nu se afectează planeitatea trotuarelor.

Suprafețele acceselor în curți sunt calculate în capitolul trotuar(aceeași structură);

Cantitate borduri tip Rampă 25 x 50 cm L=200 m;

SIGURANȚA CIRCULAȚIEI:

Pe timpul execuției lucrărilor semnalizarea acestora se va face conform Normelor metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului - Ordin comun al Ministerului Transporturilor și al Ministerului de Interne nr. 411 / 1112 / 2000.

Semnalizarea lucrărilor de execuție reprezintă o sarcină a constructorului.

Recomandarea proiectantului este ca pe parcursul execuției lucrărilor circulația rutieră să fie deviată pe alte rute (dacă este posibil) . În această ipoteză se recomandă semnalizarea lucrărilor conform figurii G2 și G4 din Normele metodologice.

Indiferent de forma în care se prezintă, semnalizarea rutieră trebuie să furnizeze participanților la trafic indicațiile obligatorii necesare pentru a circula în siguranță pe drumul public . În acest scop este prevăzută semnalizare verticală (indicatoare de circulație) și semnalizare orizontală (marcaje rutiere) .

Semnalizarea rutieră verticală se va executa conform SR 1848-1: 2024, SR 1848-2 : 2011.

SEMNALIZARE RUTIERĂ VERTICALĂ		
Indice	Descriere	Buc.
Fig. B2	Oprire	4
Fig. G38	Zonă rezidențială	2
Fig. G39	Sfârșit zonă rezidențială	2
Fig. G2	Trecere pentru pietoni	6
Total		14

Semnalizarea rutieră orizontală se va executa conform SR 1848-7 / 2015. Această semnalizare va cuprinde marcaj axial.

b. Descrierea a altor categorii de lucrări incluse în soluția tehnică de intervenție propusă;

Stâlpii existenți ai liniilor electrice aeriene care sunt amplasați în zona de lucru (conform planului de situație) și care fac imposibil realizarea proiectului, vor fi relocați.

Se vor reloca stâlpi electrici - 1 buc.

Capacele căminelor se vor aduce la cota proiectată a străzii, acceselor la proprietăți, trotuarului și drumurilor laterale în număr de 5 bucăți.

NOTĂ: Lățimea proiectată pe amplasamentul existent al străzii, delimitată de gardurile și construcțiile existente, nu respectă prevederile din PUZ-ul aprobat prin HCL nr.93/26.03.2015, ce propune un profil de 10m, cu 2 sensuri de circulație și trotuare pe ambele părți.

O parte semnificativă a terenurilor pe care este propusă realizarea străzii sunt terenuri private, fără reglementare juridică.

După clarificarea situației juridice a terenurilor, respectiv după exproprierea acestora în vederea obținerii amprizei necesare pentru realizarea străzii la parametrii prevăzute în PUZ, se va trece la amenajarea străzii conform planului de situație „ETAPA 2”.

c. Analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv schimbări climatice ce pot afecta investiția;

Analiza riscurilor specifice investiției privind vulnerabilitățile cauzate de factori de risc, antropici și naturali, sunt incluși și analizați în „Planul de analiză și acoperire a riscurilor al județului Mureș” din anul 2025, elaborat de Ministerul Afacerilor Interne, Departamentul pentru Situații de Urgență, Inspectoratul General pentru Situații de Urgență.

d. Informații privind posibile interferențe cu monumente istorice/ de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate;

Pe amplasament nu există clădiri care să fie înregistrate pe Lista Monumentelor Istorice, și străzile proiectate nu se află în zona de protejare a vreunui monument istoric.

e. Caracteristicile tehnice și parametrii specifici investiției rezultate în urma realizării lucrărilor de intervenție.

CARACTERISTICILE TEHNICE ALE INVESTIȚIEI			
Nr. Crt.	Categoria lucrării	UM	Cantități
1.	Carosabil	MP	2901
2.	Trotuare	MP	1846
3.	Borduri 10 x 15	ML	890
4.	Borduri 15 x 25	ML	1169
5.	Bordura tip "Rampă"	ML	200
6.	Drumuri laterale	MP	514
7.	Rigolă scafă	ML	1001
8.	Cămine de vizitare	BUC	19
9.	Guri de scurgere	BUC	38
10.	Canalizare tub PVC SN 8 DN315	ML	677

11.	Canalizare tub PVC SN 8 DN160	ML	138
12.	Relocare stâlpi	BUC	1
13.	Ridicare la cota capace de cămin	BUC	5
14.	Indicatoare rutiere	BUC	14
15.	Marcaje rutiere	Km	0,52

5.2. NECESARUL DE UTILITĂȚI REZULTATE, INCLUSIV ESTIMĂRI PRIVIND DEPĂȘIREA CONSUMURILOR ÎNȚIALE DE UTILITĂȚI ȘI MODUL DE ASIGURARE A CONSUMURILOR SUPLIMENTARE

Lucrările proiectate nu necesită utilități. Energia electrică va fi asigurată în organizarea de șantier prin racordarea la rețeaua existentă sau prin generatoare aduse de firma de execuție.

Exploatarea drumurilor nu necesită instalații de forță, iluminat, apă, canalizare etc.

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

Durata de execuție a proiectului este de 2 luni.

Durata de realizare a lucrărilor de execuție este de 6 luni.

Etapile principale în realizarea investiției vor fi:

- realizarea proiectului tehnic, a caietelor de sarcini și a detaliilor de execuție;
- contractarea și realizarea lucrărilor de C+M în paralel cu logistica necesară (asistența tehnică, consultanță, urmărirea lucrărilor și a calității acestora, etc.)
- recepția lucrărilor de C+M și încheierea proiectului;
- întreținerea și urmărirea în timp;
- auditul proiectului la sfârșitul perioadei de garanție preconizate.

5.4. COSTURILE ESTIMATIVE ALE INVESTIȚIEI

Părțile economice ale proiectului au fost realizate conform reglementărilor legale în vigoare, detalierea acestora fiind prezentate anexat prezentului memoriu. Valoarea de schimb Euro - Lei este de 1 Euro = 5,0903 Lei (curs B.N.R.) la data de 26/11/2025.

Valoarea totală cu detalierea pe structura devizului general este prezentat în ANEXĂ.

Eșalonarea costurilor coroborate cu graficul de realizare a investiției este prezentată în ANEXĂ.

- costurile estimate pentru realizarea investiției

Valoarea totală a investiției inclusiv TVA : **5 426 019,91 lei / 1 065 953,0 euro;**

Valoarea C+M inclusiv TVA : **3 556 935,36 lei / 698 767,3 euro.**

- costurile estimative de operare pe durata normată de viață / amortizare a investiției

Costurile estimative de operare pe parcursul celor 25 de ani, sunt:

- Întreținerea curentă cuprinde: curățirea suprafețelor degradate, ranforsări ale sistemelor rutiere (cu lianți bituminoși sau hidraulici), eliminarea punctelor periculoase, amenajări de intersecții.
- Întreținerea comună a tuturor drumurilor cuprinde: curățirea platformei drumului de noroi adus de vehicule de pe drumurile laterale, de materiale aduse de viituri (potmol, stânci, anrocamente, arbori etc.), tratarea burdușurilor, a unor tasări locale, aducerea la profil a acostamentelor prin tăiere manuală sau mecanizată, tăierea dâmburilor, completarea cu pământ, cu balast etc., nivelarea la cotă, curățarea acostamentelor în dreptul parapetelor direcționale; tăieri de cavaliere și corectarea taluzurilor de debleu sau de rambleu; întreținerea benzilor de încadrare prin eliminarea unor denivelări locale, eliminarea gropilor sau a adânciturilor prin acoperirea cu materiale din categoria celor din care acestea au fost executate inițial.
- Asigurarea scurgerii apelor din zona drumului, precum și prevenirea efectelor inundațiilor.

Costurile estimative de operare pe parcursul celor 25 de ani, sunt:

În condițiile implementării proiectului, **cheltuielile cu întreținerea** vor fi efectuate anual și au fost estimate la 0,5% din valoarea totală a investiției fără TVA, adică **22.422 lei/ an (primii 5 ani)** după care acestea vor crește la 1% din valoarea investiției/ an (**44.843 Lei/ an**).

5.5. SUSTENABILITATEA REALIZĂRII INVESTIȚIEI

a. Impactul social și cultural;

Proiectul urmărește implementarea legislației și a politicii Uniunii Europene cu privire la dezvoltarea infrastructurii necesare pentru creșterea nivelului de trai al cetățenilor din localități, prin creșterea calității căilor de comunicații.

Este deosebit de importantă îmbunătățirea gamei, a calității și a accesibilității serviciilor de bază în vederea combaterii procesului de emigrare a populației.

Realizarea proiectului presupune următoarele avantaje:

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

b. Estimări privind forța de muncă ocupată prin realizarea investiției:

- în faza de realizare

Având în vedere caracterul specific al lucrărilor de drumuri, prin aceste lucrări nu se creează noi locuri de muncă în mod direct. Forța de muncă necalificată pe parcursul execuției lucrărilor va fi angajată în special din zonă.

- în faza de operare

După finalizarea lucrărilor forța de muncă ocupată va fi în funcție de dezvoltarea economică a zonei.

c. Impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversității și a siturilor protejate după caz;

În perioada de execuție și exploatare a investiției poluarea fizică generată de activitatea propusă va consta în principal din zgomotul și vibrațiile produse de utilaje și mijloacele de transport. Se va încerca neafectarea populației din zonă de zgomotele specifice acestor tipuri de activități, prin menținerea utilajelor la regim normal de funcționare în faza de execuție și prin controlarea vitezei de deplasare a autovehiculelor în faza de exploatare a investiției respectându-se limita maximă de viteză impusă.

Din activitățile de construcție pot rezulta următoarele tipuri de deșeuri: pământ excavat, eventual sol rezultat din decopertarea stratului vegetal, deșeuri de materiale

de construcție, deșeuri menajere provenite de la personalul implicat în activitățile de construcție.

Pe timpul lucrărilor de construcții, executantul va asigura colectarea, depozitarea și transportul deșeurilor rezultate.

Referitor la apele subterane, soluțiile de drenaj, rigolele și șanțurile proiectate asigură colectarea rapidă a apelor din precipitații și drenarea patului drumului. Se elimină în acest fel posibilitatea poluării subteranului.

Trebuie menționat că în general, impactul traficului rutier asupra poluării apelor subterane este foarte redus neînregistrându-se decât cazuri datorate accidentelor rutiere în care sunt implicate substanțe poluante.

Materialele folosite la lucrările de drum nu conțin elemente agresive sau care se pot dizolva în apele pluviale care se scurg de pe platforma drumului.

Atât pe durata execuției lucrărilor cât și la finalizarea acestora se va asigura curgerea normală a apei.

În perioada de exploatare a investiției vor rezulta emisii de poluanți în aer, constând în principal din gazele de eșapament provenite de la traficul auto, astfel se poate aprecia că gradul de poluare a aerului în zonă, datorat traficului auto, nu va crește semnificativ, față de situația existentă.

Atât în faza de execuție cât și în faza de operare se va ține cont de măsurile impuse de Agenția de Protecție a Mediului Mureș.

5.6. ANALIZA FINANCIARĂ ȘI ECONOMICĂ AFERENTĂ REALIZĂRII LUCRĂRILOR DE INTERVENȚIE

a. Prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referință și prezentarea scenariului de referință;

Analiza tehnico - economică reprezintă instrumentul de evaluare a avantajelor investițiilor din punctul de vedere al tuturor grupurilor de factori interesați, pe baza valorilor monetare atribuite tuturor consecințelor pozitive și negative ale investiției, fiind un instrument analitic utilizat pentru estimarea impactului socio-economic al investiției. Obiectivul acesteia este de a identifica și de a cuantifica toate impacturile posibile ale investiției, în vederea determinării costurilor și beneficiilor corespunzătoare.

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, precum și de tema de proiectare pusă la dispoziție de către beneficiar.

Având în vedere natura proiectului, perioada de referință folosită pentru realizarea analizei tehnico – economice este de 20 ani.

- b. **Analiza cererii de bunuri și servicii care justifică necesitatea și dimensionarea investiției, inclusiv prognoze pe termen mediu și lung;**

Nu este cazul.

- c. **Analiza financiară; Sustenabilitatea financiară;**

Pentru analiza financiară se utilizează metodologia analizei fluxului de numerar actualizat, care utilizează o metodă incrementală, în care se compară scenariul "cu proiect" cu alternativa scenariului „fără proiect”.

În cadrul analizei financiare se realizează prezentarea costurilor previzionate și a sumelor alocate de la bugetul local sau alte surse, pentru un orizont de timp de 20 de ani. Pe baza acestora se calculează indicatorii VAN și RIR cu o rată de actualizare de 5%.

Prognoza cheltuielilor

Cheltuieli cu investiția (Valoarea investiției) conform Devizului General este de:

VALORI	exclusiv TVA	inclusiv TVA
Valoare totală	4 484 313,98	5 426 019,91
Valoare C+M	2 939 616,00	3 556 935,36

Cheltuieli de operare (funcționare) estimate

În condițiile implementării proiectului, cheltuielile cu întreținerea vor fi efectuate anual și au fost estimate la 0,5% din valoarea totală a investiției fără TVA, adică 22.422 lei/ an. Se estimează că după 5 ani acestea vor crește la 1% din valoarea investiției/ an (44.843 Lei/ an).

În ceea ce privește determinarea valorii reziduale, pentru calculul acesteia s-a aplicat metoda bazată pe valoarea reziduală a tuturor activelor și pasivelor ținând cont că infrastructurile publice sunt pe domeniul public. Calculele s-au efectuat în conformitate cu durata de viață a investițiilor.

Pentru determinarea valorii reziduale s-a ținut cont de duratele normale de funcționare:

Echipamente și lucrări	Durata tehnică de viață (ani)
Infrastructură drumuri	25

Din analiza financiară pe o perioadă de 25 de ani rezultă o valoare reziduală de 0 lei.

Pentru un orizont de timp de 20 de ani, valoarea reziduală va fi:

Valoarea investiției	Durata tehnica de viață	Pe an	20ani	Valoarea reziduală
4 484 313,98	25	179 372,56	3 587 451,18	896 862,80
Valoarea reziduală				896 862,80

Sustenabilitatea financiara

Un proiect este sustenabil financiar în cazul în care acesta nu riscă să rămână fără bani pe perioada orizontului de timp studiat. Planificarea primirii surselor de finanțare și a plăților de efectuat este crucială pentru implementarea proiectului.

După cum se poate observa din tabele cu previzionarea veniturilor și cheltuielilor, proiectul este sustenabil financiar deoarece valoarea fluxului de numerar pe perioada operațională a proiectului este pozitivă (deoarece alocările de la bugetul local vor acoperi cheltuielile de întreținere a drumurilor, proiectul nu este generator de venituri).

Determinarea indicatorilor financiari

Modelul de analiză financiară a proiectului va analiza cash-flow-ul financiar generat de proiect, pe baza estimărilor costurilor investiționale, a costurilor cu exploatarea, generate de implementarea proiectului, evaluate pe întreaga perioadă de analiză, precum și a beneficiilor (veniturilor) financiare generate (daca este cazul).

Valoarea actualizată netă s-a obținut pe baza formulei:

$$VAN = \sum_{i=1}^n \frac{CF_i}{(1+r)^i} + \frac{VR}{(1+r)^i} - I_0$$

Unde: r = rata de actualizare (5%), I₀= investiția inițială, CF=fluxurile de numerar anuale (diferența Vi-Ci), VR=valoarea reziduală, n=durata de viață a investiției.

Pentru ca un proiect să necesite intervenție financiară VAN trebuie să fie negativ, iar RIR mai mică decât rata de actualizare utilizată (RIR/C < 5).

INDICATORI DE PERFORMANȚĂ

Nr. crt.	Denumire	Imp	EXPLOATARE																				TOTAL
			an 1	an 2	an 3	an 4	an 5	an 6	an 7	an 8	an 9	an 10	an 11	an 12	an 13	an 14	an 15	an 16	an 17	an 18	an 19	an 20	
I	Alocati bugeti local		22422	22422	22422	22422	22422	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843
I.	Total VENITURI		22422	22422	22422	22422	22422	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843	44843
	VENITURI ACTUALIZATE		21354	20337	19369	18446	17568	33463	31869	30352	28906	27530	26219	24970	23781	22649	21570	20543	19565	18633	17746	16901	461,771
2	Costuri operationale		2691	2691	2691	2691	2691	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	
3	Cheltuieli cu investitia	4484314																					
4	Valoarea reziduala	896863																					
II.	Total COSTURI	5381177	2691	2691	2691	2691	2691	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	5381	-896863
	COSTURI ACTUALIZATE	5381177	2562	2440	2324	2214	2108	4016	3824	3642	3469	3304	3146	2996	2854	2718	2588	2465	2348	2236	2130	-335990	-282,606
III.	Flux net de numerar	-5381177	19731	19731	19731	19731	19731	39462	39462	39462	39462	39462	39462	39462	39462	39462	39462	39462	39462	39462	39462	936325	
	Flux net de numerar ACTUALIZAT (5%)	-5381177	18791	17897	17044	16233	15460	29447	28045	26709	25438	24226	23073	21974	20928	19931	18982	18078	17217	16397	15516	352891	-4,636,800
	RIR	-6.84%																					
	VAN	-4636800																					

5%	I	0.952381	0.9070295	0.8638376	0.8227025	0.7835262	0.7462154	0.7106813	0.6768394	0.6446089	0.6139133	0.5846793	0.5568374	0.5303214	0.505068	0.481017	0.458112	0.436297	0.415521	0.395734	0.376889	0.358999	0.341777
----	---	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------

d. Analiza economică; analiza cost – eficacitate;

Nu este cazul.

e. Analiza de riscuri, măsuri de prevenire / diminuare a riscurilor.

Diagrama riscurilor

Impact	Probabilitate	LOW	MEDIUM	HIGH
LOW		Posibile neconcordanțe între strategiile locale și cele naționale de dezvoltare a infrastructurii de mediu	Nerespectarea termenelor de plată conform calendarului prevăzut Mediu legislativ incert datorită dorinței de armonizare a legislației românești la cea europeană	
MEDIUM			Condiții meteorologice nefavorabile pentru realizarea lucrărilor de construcții	Întârzieri în procedurile de achiziții a contractelor de furnizare servicii, bunuri sau lucrări
HIGH		Subestimarea valorii investiției	Creșterea cheltuielilor de exploatare	Neîncadrarea efectuării lucrărilor de către constructor în graficul de timp aprobat și în cuantumul financiar stipulat în contractul de lucrări

Legendă:

	→	Ignora riscul
	→	Precauție la astfel de riscuri
	→	Se impune un plan de acțiune

Matricea de management al riscurilor			
Nr. crt.	Risc	Tehnici de control	Măsurile de management al riscurilor
1	Condiții meteorologice nefavorabile pentru realizarea lucrărilor de construcții	Reducerea riscului	În vederea reducerii impactului asupra implementării cu succes a investiției, se recomandă o planificare riguroasă a activităților proiectului și luarea în calcul a unor marje de timp.
2	Subestimarea valorii investiții	Evitarea riscului	Referințele utilizate pentru estimarea costurilor vor fi numeroase și valide
3	Întârzieri în procedurile de achiziții a contractelor de furnizare servicii, bunuri sau lucrări	Evitarea riscului	Reprezentantul legal va avea ca responsabilitate monitorizarea și controlul riscurilor, astfel încât activitățile din cadrul proiectului să fie adaptate imediat ce intervin schimbări în circumstanțe sau se produce un risc. Pentru a evita întârzierile în organizarea procedurilor de achiziții, graficul de realizare a acestora va fi atent monitorizat.
4	Neîncadrarea efectuării lucrărilor de către constructor în graficul de timp aprobat și în cuantumul financiar stipulat în contractul de lucrări	Evitarea riscului Reducerea riscului	Pentru ca acest risc să poată fi prevenit este necesar ca din etapa de elaborare a documentației de finanțare graficul Gantt al proiectului și bugetul estimat de costuri să fie elaborate realist și pe baza unor input-uri certe. În acest sens, introducerea rezervelor financiare și de timp este o măsură preventivă. În condițiile în care prevenirea acestui risc nu constituie o măsură oportună și realistă, în contractul încheiat cu constructorul trebuie stipulate clauze de penalitate și denunțare unilaterală.
5	Creșterea cheltuielilor de mentenanță	Evitarea riscului	Vor fi alocate sume anuale de la bugetul local pentru mentenanța drumurilor. Pe perioada de garanție a lucrării costurile vor fi acoperite de executant.

6. SCENARIUL TEHNICO – ECONOMIC OPTIM, RECOMANDAT

6.1. COMPARAȚIA SCENARIILOR PROPUSE DIN PUNCT DE VEDERE TEHNIC, ECONOMIC, FINANCIAR, AL SUSTENABILITĂȚII ȘI RISCURILOR

Analiza opțiunilor a fost efectuată sub prisma atingerii obiectivelor propuse de proiect. Proiectantul pe baza expertizei tehnice a identificat două scenarii tehnice în vederea realizării proiectului și anume:

- Varianta 1: realizarea unui sistem rutier suplu
- Varianta 2: realizarea unui sistem rutier rigid

Comparația scenariilor propuse din punct de vedere tehnic:

Varianta 1 – sistem rutier flexibil:

Avantaje:

- 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;
- rugozitatea suprafeței poate fi sporită prin tratamente bituminoase, asigurându-se circulația și pentru declivități cu valori de 7-9%;
- mixturile asfaltice sunt reciclabile.

Dezavantaje

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

Durata normală de funcționare conform H.G. 2.139/2004 este de 25 ani.

Varianta 2 – sistem rutier rigid:

Avantaje:

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

Dezavantaje:

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

Durata normală de funcționare conform H.G. 2.139 / 2004 este de 28 ani.

Comparația scenariilor propuse din punct de vedere financiar:

- Varianta 1: valoarea investiției de bază conform devizelor pe obiect și a devizului general exclusiv TVA este : **4 484 313,98 lei**
- Varianta 2: valoarea investiției de bază conform devizelor pe obiect și a devizului general exclusiv TVA este : **5 042 635,24 lei**

Costul investiției este mai redusă în cazul Variantei 1.

6.2. SELECTAREA ȘI JUSTIFICAREA SCENARIULUI OPTIM RECOMANDAT

- Din punct de vedere tehnic:

În cazul investiției de față se va adopta sistemul rutier suplu, pretabil pentru drumuri deschise unui trafic ușor și redus, soluție care permite aplicarea principiului consolidării succesive.

- Din punct de vedere financiar:

Diferența minimală de costuri justifică adoptarea varianta de sistem rutier suplu.

Luând în considerare toate aspectele enumerate mai sus, opțiunea optimă recomandată pentru această investiție este **Varianta 1**.

6.3. PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO – ECONOMICI AFERENȚI OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

- a. indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectivului 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	4 484 313,98	5 426 019,91
Valoare C+M	2 939 616,00	3 556 935,36

- 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;

Nr. Crt.	Categoría lucrării	Capacități		
		Fizice		Valorice
		UM	Cantități	Lei (incl. TVA)
1.	Carosabil	MP	2901	1 165 810,800
2.	Trotuare	MP	1846	370 598,800
3.	Borduri 10 x 15	ML	890	82 582,500
4.	Borduri 15 x 25	ML	1169	116 426,200
5.	Bordura tip "Rampă"	ML	200	38 720,000
6.	Drumuri laterale	MP	514	138 787,000
7.	Rigolă scafă	ML	1001	159 659,500

8.	Cămine de vizitare	BUC	19	100 672,000
9.	Guri de scurgere	BUC	38	87 846,000
10.	Canalizare tub PVC SN 8 DN315	ML	677	619 157,000
11.	Canalizare tub PVC SN 8 DN160	ML	138	105 875,000
12.	Relocare stâlpi	BUC	1	14 520,000
13.	Ridicare la cotă capace de cămin	BUC	5	8 712,000
14.	Semnalizarea rutieră	BUC	14	8 997,560

- c. **indicatori financiari, socioeconomi, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții;**

Costurile aferente lucrărilor de lărgire și modernizare a străzii Pomilor etapa 1 se vor reflecta în majorarea valorii de inventar a bunului.

- d. **durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni.**

Durata de realizare a lucrărilor de execuție este de 8 luni.

6.4. PREZENTAREA MODULUI ÎN CARE SE ASIGURĂ CONFORMAREA CU REGLEMENTĂRILE SPECIFICE FUNCȚIUNII PRECONIZATE DIN PUNCTUL DE VEDERE AL ASIGURĂRII TUTUROR CERINȚELOR FUNDAMENTALE APLICABILE CONSTRUCȚIEI, CONFORM GRADULUI DE DETALIERE AL PROPUNERILOR TEHNICE

La realizarea documentației tehnice s-a ținut cont de standardele, normativele, legile și reglementările tehnice în vigoare, recomandările expertizei tehnice și studiului geotehnic.

Acte normative avute în vedere la elaborarea documentației de avizare a lucrărilor de intervenții:

STAS 863 - 85	Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare.
SR EN 13043	Agregate pentru amestecuri bituminoase și pentru finisarea suprafețelor utilizate în construirea șoselelor, a aeroporturilor și a altor zone cu trafic.
SR EN 13242	Agregate din materiale nelegate sau legate hidraulic pentru utilizare în inginerie civilă și construcții de drumuri.
SR EN 12620	Agregate pentru beton.
CP 012/1- 2007	Cod de practică pentru producerea betonului.

-
- | | |
|------------------------|---|
| SR 1848-1:2011 | Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Clasificare simboluri și amplasare. |
| SR 1848-7:2004 | Semnalizare rutieră. Marcaje rutiere. |
| STAS 10796/1/77 | Construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor. Prescripții generale de proiectare. |
| STAS 1709/1-90 | Acțiunea fenomenului de îngheț – dezgheț la lucrări de drumuri. Adâncime de îngheț în complexul rutier. Prescripții de calcul. |
| STAS 1709/2-90 | Acțiunea fenomenului de îngheț – dezgheț la lucrări de drumuri. Prevenirea și remedierea degradărilor din îngheț – dezgheț. Prescripții tehnice. |
| SR EN 1999-1-1-2004 | Acțiuni generale. Greutăți specifice. Acțiunea vântului. |
| SR EN 1999-1-3-2005 | Acțiuni generale – Încărcări date de zăpadă |
| STAS 10144-3-91 | Elementele geometrice ale străzilor. |
| STAS 2900 - 89 | Lățimea drumurilor. |
| SR 10144-4:1995 | Amenajarea intersecțiilor de străzi. Clasificare și prescripții de proiectare. |
| STAS 6400-84 | Lucrări de drumuri. Straturi de bază și de fundație. Condiții tehnice generale de calitate. |
| Indicativ NP 116 -2005 | Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi. |
| P100 - 1 - 2013 | Cod de proiectare seismică |
| PD 177 – 2001 | Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide. |
| NT 27 / 98 | Normă tehnică privind proiectarea și realizarea străzilor în localități rurale |
| OG 50 / 98 | Ordin pentru aprobarea normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localități rurale. |
| CD 31-94 | Instrucțiuni tehnice departamentale pt. determinarea capacității portante a sistemului de drumuri non – rigide și semi – rigide cu ajutorul deflectometrului. |
| CD 155 – 2001 | Instrucțiuni tehnice privind determinarea stării tehnice a drumurilor moderne. |

- Legea nr.82/1998 Pentru aprobarea O.G. nr. 43/1997 privind regimul juridic a drumurilor
- H.G. nr. 273/1994 Privind aprobarea regulamentului de recepția lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora.
- STAS 1913/13-83 Teren de fundare. Determinarea caracteristicilor de compactare. Încercarea Proctor.
- STAS 1948/1 Stâlpi de ghidare și parapete. Prescripții generale de proiectare și amplasare pe drumuri.
- Legea nr. 10 Privind calitatea în construcții.
- Legea nr. 177 / 2015 Lege pentru modificarea și completarea legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții.
- Legea nr. 50 Privind autorizarea executării lucrărilor de construcții.
- Ord. M.T. nr. 1296 Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor.
- OG 43/1997 Ordonanță de guvern privind regimul drumurilor
- Ord. M.T. nr. 1295 Norme tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice.
- HG nr. 907 / 2016 Hotărâre privind etapele de elaborare și conținutului – cadru al documentațiilor tehnico – economice aferente obiectivelor / proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice.
- Ord. 901 din 2015 Ordin al ministerului dezvoltării, lucrărilor publice și locuințelor și al inspectorului general de stat al Inspectoratului de Stat în Construcții privind aprobarea Metodologiei de emitere a avizului tehnic de către Inspectoratul de Stat în Construcții - I.S.C. pentru documentațiile tehnico-economice aferente obiectivelor de investiții finanțate din fonduri publice
- Ord. 486/500 din 09.08.2007 Ordin al ministerului dezvoltării, lucrărilor publice și locuințelor și al inspectorului general de stat al Inspectoratului de Stat în Construcții pentru aprobarea procedurii privind emiterea acordului de către Inspectoratul de Stat în Construcții – I.S.C. pentru intervenții în timp asupra construcțiilor existente.

6.5. NOMINALIZAREA SURSELOR DE FINANȚARE A INVESTIȚIEI PUBLICE

Lucrările de lărgire și modernizare a străzii Pomilor etapa 1 vor fi finanțate din bugetul local al Municipiului Târgu Mureș și/sau din alte fonduri legal constituite.

7. URBANISM, ACORDURI ȘI AVIZE CONFORME

7.1. CERTIFICATUL DE URBANISM

Se anexează Certificatul de Urbanism.

7.2. STUDIU TOPOGRAFIC, VIZAT DE CĂTRE OFICIUL DE CADASTRU ȘI PUBLICITATE IMOBILIARĂ

Se anexează studiul topografic vizat de O.C.P.I.

7.3. EXTRAS DE CARTE FUNCİARĂ, CU EXCEPȚIA CAZURILOR SPECIALE, EXPRES PREVĂZUTE DE LEGE

Terenul aparține numărului cadastral CF136017.

7.4. ACTUL ADMINISTRATIV AL AUTORITĂȚII COMPETENTE PENTRU PROTECȚIA MEDIULUI

Conform Certificatului de Urbanism titularul are obligația de a se prezenta la autoritatea competentă pentru protecția mediului în vederea evaluării inițiale a investiției și stabilirii demarării procedurii de evaluare a impactului asupra mediului.

7.5. AVIZE, ACORDURI ȘI STUDII SPECIFICE, DUPĂ CAZ, CARE POT CONDIȚIONA SOLUȚIILE TEHNICE

Conform Certificatului de Urbanism.

Întocmit

S.C. ONE CAD STUDIO S.R.L.

ing. Nyulas Levente



GRAFIC DE EXECUȚIE

Proiect nr. 25/2025

Modernizarea strada Pomilor- Etapa 1

Nr. Crt	Categoriea de lucrari	LUCRARI DEFALCATE PE LUNI - ANUL 1											
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII
1	Intocmire PT DDE CS												
2	Lucrari de desfaceri												
3	Infrastructura												
4	Suprastructura												
5	Scurgerea apelor												
6	Semnalizare rutiera												
7	Organizare de santier												

Intocmit

SC ONE CAD STUDIO SRL



DEVIZ GENERAL

DEVIZ GENERAL
al obiectivului de investitii

MODERNIZARE STRADA POMILOR - ETAPA 1 / VARIANTA1

curs lei / euro 5.0903 la data de 26.11.2025 curs B.N.R

Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
CAPITOL 1 Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului				
1.1.	Obtinerea terenului	0.00	0.00	0.00
1.2.	Amenajarea terenului	0.00	0.00	0.00
1.3.	Amenajari pentru protectia mediului si aducerea terenului la starea initiala	0.00	0.00	0.00
1.4.	Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor	0.00	0.00	0.00
Total capitol 1		0.00	0.00	0.00
CAPITOL 2 Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului de investitii				
Total capitol 2		0.00	0.00	0.00
CAPITOL 3 Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica				
3.1.	Studii	0.00	0.00	0.00
3.1.1.	Studii de teren	0.00	0.00	0.00
3.1.2.	Raport privind impactul asupra mediului	0.00	0.00	0.00
3.1.3.	Alte studii specifice	0.00	0.00	0.00
3.2.	Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize, acorduri si autorizatii	0.00	0.00	0.00
3.3.	Expertiza tehnica	0.00	0.00	0.00
3.4.	Certificarea performantei energetice si auditul energetic al cladirilor	0.00	0.00	0.00
3.5.	Proiectare	47,600.00	9,996.00	57,596.00
3.5.1.	Tema de proiectare	0.00	0.00	0.00
3.5.2.	Studiu de fezabilitate	0.00	0.00	0.00
3.5.3.	Studiu de fezabilitate/documentatie de avizare a lucrarilor de interventii si deviz general	12,600.00	2,646.00	15,246.00
3.5.4.	Documentatiile tehnice necesare in vederea obtinerii avizelor / acordurilor / autorizatiilor	2,500.00	525.00	3,025.00
3.5.5.	Verificarea tehnica de calitate a proiectului tehnic si a detaliilor de executie	4,500.00	945.00	5,445.00
3.5.6.	Proiect tehnic si detalii de executie	28,000.00	5,880.00	33,880.00
3.6.	Organizarea procedurilor de achizitie	0.00	0.00	0.00
3.7.	Consultanta	0.00	0.00	0.00
3.7.1.	Managementul de proiect pentru obiectivul de investitii	0.00	0.00	0.00
3.7.2.	Auditul financiar	0.00	0.00	0.00
3.8.	Asistenta tehnica	31,500.00	6,615.00	38,115.00
3.8.1.	Asistenta tehnica din partea proiectantului	3,000.00	630.00	3,630.00
3.8.1.1.	pe perioada executiei	2,500.00	525.00	3,025.00
3.8.1.2.	pentru participarea proiectantului la fazele incluse in programul de control al lucrarilor de executie, avizat de catre ISC	500.00	105.00	605.00
3.8.2.	Diriginte de santier	25,000.00	5,250.00	30,250.00
3.8.3.	Coordonator in materie de securitate si sanatate - conform Hotararii Guvernului nr. 300/2006, cu modificarile si completarile ulterioare	3,500.00	735.00	4,235.00
Total capitol 3		79,100.00	16,611.00	95,711.00

1) Devizul general este parte componentă a documentației de avizare a lucrărilor de intervenții

Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
CAPITOL 4 Cheltuieli pentru investitia de baza				
4.1.	Constructii si instalatii	2,939,616.00	617,319.36	3,556,935.36
4.1.1.	Lucrari de constructii	2,939,616.00	617,319.36	3,556,935.36
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotari	0.00	0.00	0.00
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
Total capitol 4		2,939,616.00	617,319.36	3,556,935.36
CAPITOL 5 Alte cheltuieli				
5.1.	Organizare de santier	65,000.00	13,650.00	78,650.00
5.1.1.	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier	65,000.00	13,650.00	78,650.00
5.1.2.	Cheltuieli conexe organizarii de santier	0.00	0.00	0.00
5.2.	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	33,835.78	0.00	33,835.78
5.2.1.	Comisioane si dobanzi aferente creditului bancii finantatoare	0.00	0.00	0.00
5.2.2.	Cota aferenta ISC pentru controlul calitatii lucrarilor de constructii	14,698.08		14,698.08
5.2.3.	Cota aferenta ISC pentru controlul statului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea lucrarilor de constructii	2,939.62		2,939.62
5.2.4.	Cota aferenta Casei Sociale a Constructorilor - CSC	14,698.08		14,698.08
5.2.5.	Taxe pentru acorduri, avize conforme si autorizatia de construire / desfiintare	1,500.00		1,500.00
5.3.	Cheltuieli diverse si neprevazute 10%	301,871.60	63,393.04	365,264.64
5.4.	Cheltuieli pentru informare si publicitate	0.00	0.00	0.00
Total capitol 5		400,707.38	77,043.04	477,750.41
CAPITOL 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice si teste				
6.1.	Pregatirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00
6.2.	Probe tehnologice si teste	0.00	0.00	0.00
Total capitol 6		0.00	0.00	0.00
CAPITOL 7 Cheltuieli aferente marjei de buget si pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustare de pret				
7.1.	Cheltuieli aferente marjei de buget 25% din (1.2+1.3+1.4+2+3.1+3.2+3.3+3.5+3.7+3.8+4+5.1.1)	770,929.00	161,895.09	932,824.09
7.2.	Cheltuieli pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de pret 10% din C+M	293,961.60	61,731.94	355,693.54
Total capitol 7		1,064,890.60	223,627.03	1,288,517.63
TOTAL GENERAL		4,484,313.98	941,705.93	5,426,019.91
din care C + M (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)		2,939,616.00	617,319.36	3,556,935.36

Intocmit
SC ONE CAD STUDIO SRL



Beneficiar
MUNICIPIUL TARGU MURES

DEVIZ GENERAL

al obiectivului de investiții

MODERNIZARE STRADA POMILOR - ETAPA 1 / VARIANTA 2

curs lei / euro 5.0903 la data de 26.11.2025 curs B.N.R

Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
CAPITOL 1 Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului				
1.1.	Obtinerea terenului	0.00	0.00	0.00
1.2.	Amenajarea terenului	0.00	0.00	0.00
1.3.	Amenajari pentru protectia mediului si aducerea terenului la starea initiala	0.00	0.00	0.00
1.4.	Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor	0.00	0.00	0.00
Total capitol 1		0.00	0.00	0.00
CAPITOL 2 Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului de investitii				
Total capitol 2		0.00	0.00	0.00
CAPITOL 3 Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica				
3.1.	Studii	0.00	0.00	0.00
3.1.1.	Studii de teren	0.00	0.00	0.00
3.1.2.	Raport privind impactul asupra mediului	0.00	0.00	0.00
3.1.3.	Alte studii specifice	0.00	0.00	0.00
3.2.	Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize, acorduri si autorizatii	0.00	0.00	0.00
3.3.	Expertiza tehnica	0.00	0.00	0.00
3.4.	Certificarea performantei energetice si auditul energetic al cladirilor	0.00	0.00	0.00
3.5.	Proiectare	47,600.00	9,996.00	57,596.00
3.5.1.	Tema de proiectare	0.00	0.00	0.00
3.5.2.	Studiu de fezabilitate	0.00	0.00	0.00
3.5.3.	Studiu de fezabilitate/documentatie de avizare a lucrarilor de interventii si deviz general	12,600.00	2,646.00	15,246.00
3.5.4.	Documentatiile tehnice necesare in vederea obtinerii avizelor / acordurilor / autorizatiilor	2,500.00	525.00	3,025.00
3.5.5.	Verificarea tehnica de calitate a proiectului tehnic si a detaliilor de executie	4,500.00	945.00	5,445.00
3.5.6.	Proiect tehnic si detalii de executie	28,000.00	5,880.00	33,880.00
3.6.	Organizarea procedurilor de achizitie	0.00	0.00	0.00
3.7.	Consultanta	0.00	0.00	0.00
3.7.1.	Managementul de proiect pentru obiectivul de investitii	0.00	0.00	0.00
3.7.2.	Auditul financiar	0.00	0.00	0.00
3.8.	Asistenta tehnica	31,500.00	6,615.00	38,115.00
3.8.1.	Asistenta tehnica din partea proiectantului	3,000.00	630.00	3,630.00
3.8.1.1.	pe perioada executiei	2,500.00	525.00	3,025.00
3.8.1.2.	pentru participarea proiectantului la fazele incluse in programul de control al lucrarilor de executie, avizat de catre ISC	500.00	105.00	605.00
3.8.2.	Diriginta de santier	25,000.00	5,250.00	30,250.00
3.8.3.	Coordonator in materie de securitate si sanatate - conform Hotararii Guvernului nr. 300/2006, cu modificarile si completarile ulterioare	3,500.00	735.00	4,235.00
Total capitol 3		79,100.00	16,611.00	95,711.00

1) Devizul general este parte componentă a documentației de avizare a lucrărilor de intervenții

Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
CAPITOL 4 Cheltuieli pentru investitia de baza				
4.1.	Constructii si instalatii	3,321,766.08	697,570.88	4,019,336.96
4.1.1.	Lucrari de constructii	3,321,766.08	697,570.88	4,019,336.96
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotari	0.00	0.00	0.00
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
Total capitol 4		3,321,766.08	697,570.88	4,019,336.96
CAPITOL 5 Alte cheltuieli				
5.1.	Organizare de santier	65,000.00	13,650.00	78,650.00
5.1.1.	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier	65,000.00	13,650.00	78,650.00
5.1.2.	Cheltuieli conexe organizarii de santier	0.00	0.00	0.00
5.2.	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	38,039.43	0.00	38,039.43
5.2.1.	Comisioane si dobanzi aferente creditului bancii finantatoare	0.00	0.00	0.00
5.2.2.	Cota aferenta ISC pentru controlul calitatii lucrarilor de constructii	16,608.83		16,608.83
5.2.3.	Cota aferenta ISC pentru controlul statului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea lucrarilor de constructii	3,321.77		3,321.77
5.2.4.	Cota aferenta Casei Sociale a Constructorilor - CSC	16,608.83		16,608.83
5.2.5.	Taxe pentru acorduri, avize conforme si autorizatia de construire / desfiintare	1,500.00		1,500.00
5.3.	Cheltuieli diverse si neprevazute 10%	340,086.61	71,418.19	411,504.80
5.4.	Cheltuieli pentru informare si publicitate	0.00	0.00	0.00
Total capitol 5		443,126.03	85,068.19	528,194.22
CAPITOL 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice si teste				
6.1.	Pregatirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00
6.2.	Probe tehnologice si teste	0.00	0.00	0.00
Total capitol 6		0.00	0.00	0.00
CAPITOL 7 Cheltuieli aferente marjei de buget si pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustare de pret				
7.1.	Cheltuieli aferente marjei de buget 25% din (1.2+1.3+1.4+2+3.1+3.2+3.3+3.5+3.7+3.8+4+5.1.1)	866,466.52	181,957.97	1,048,424.49
7.2.	Cheltuieli pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de pret 10% din C+M	332,176.61	69,757.09	401,933.70
Total capitol 7		1,198,643.13	251,715.06	1,450,358.18
TOTAL GENERAL		5,042,635.24	1,058,953.40	6,101,588.64
din care C + M (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)		3,321,766.08	697,570.88	4,019,336.96

Intocmit
SC ONE CAD STUDIO SRL



Beneficiar
MUNICIPIUL TARGU MURES

DEVIZ GENERAL
al obiectivului de investitii

MODERNIZARE STRADA POMILOR - ETAPA 2

curs lei / euro 5.0886 la data de 07.10.2025 curs B.N.R

Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
CAPITOL 1 Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului				
1.1.	Obtinerea terenului	0.00	0.00	0.00
1.2.	Amenajarea terenului	0.00	0.00	0.00
1.3.	Amenajari pentru protectia mediului si aducerea terenului la starea initiala	0.00	0.00	0.00
1.4.	Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor	0.00	0.00	0.00
Total capitol 1		0.00	0.00	0.00
CAPITOL 2 Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului de investitii				
Total capitol 2		0.00	0.00	0.00
CAPITOL 3 Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica				
3.1.	Studii	0.00	0.00	0.00
3.1.1.	Studii de teren	0.00	0.00	0.00
3.1.2.	Raport privind impactul asupra mediului	0.00	0.00	0.00
3.1.3.	Alte studii specifice	0.00	0.00	0.00
3.2.	Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize, acorduri si autorizatii	0.00	0.00	0.00
3.3.	Expertiza tehnica	0.00	0.00	0.00
3.4.	Certificarea performantei energetice si auditul energetic al cladirilor	0.00	0.00	0.00
3.5.	Proiectare	47,600.00	9,996.00	57,596.00
3.5.1.	Tema de proiectare	0.00	0.00	0.00
3.5.2.	Studiu de fezabilitate	0.00	0.00	0.00
3.5.3.	Studiu de fezabilitate/documentatie de avizare a lucrarilor de interventii si deviz general	12,600.00	2,646.00	15,246.00
3.5.4.	Documentatiile tehnice necesare in vederea obtinerii avizelor / acordurilor / autorizatiilor	2,500.00	525.00	3,025.00
3.5.5.	Verificarea tehnica de calitate a proiectului tehnic si a detaliilor de executie	4,500.00	945.00	5,445.00
3.5.6.	Proiect tehnic si detalii de executie	28,000.00	5,880.00	33,880.00
3.6.	Organizarea procedurilor de achizitie	0.00	0.00	0.00
3.7.	Consultanta	0.00	0.00	0.00
3.7.1.	Managementul de proiect pentru obiectivul de investitii	0.00	0.00	0.00
3.7.2.	Auditul financiar	0.00	0.00	0.00
3.8.	Asistenta tehnica	31,500.00	6,615.00	38,115.00
3.8.1.	Asistenta tehnica din partea proiectantului	3,000.00	630.00	3,630.00
3.8.1.1.	pe perioada executiei	2,500.00	525.00	3,025.00
3.8.1.2.	pentru participarea proiectantului la fazele incluse in programul de control al lucrarilor de executie, avizat de catre ISC	500.00	105.00	605.00
3.8.2.	Diriginte de santier	25,000.00	5,250.00	30,250.00
3.8.3.	Coordonator in materie de securitate si sanatate - conform Hotararii Guvernului nr. 300/2006, cu modificarile si completarile ulterioare	3,500.00	735.00	4,235.00
Total capitol 3		79,100.00	16,611.00	95,711.00

1) Devizul general este parte componentă a documentației de avizare a lucrărilor de intervenții

Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
CAPITOL 4 Cheltuieli pentru investitia de baza				
4.1.	Constructii si instalatii	3,703,916.16	777,822.39	4,481,738.55
4.1.1.	Lucrari de constructii	3,703,916.16	777,822.39	4,481,738.55
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotari	0.00	0.00	0.00
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
Total capitol 4		3,703,916.16	777,822.39	4,481,738.55
CAPITOL 5 Alte cheltuieli				
5.1.	Organizare de santier	65,000.00	13,650.00	78,650.00
5.1.1.	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier	65,000.00	13,650.00	78,650.00
5.1.2.	Cheltuieli conexe organizarii de santier	0.00	0.00	0.00
5.2.	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	42,243.08	0.00	42,243.08
5.2.1.	Comisioane si dobanzi aferente creditului bancii finantatoare	0.00	0.00	0.00
5.2.2.	Cota aferenta ISC pentru controlul calitatii lucrarilor de constructii	18,519.58		18,519.58
5.2.3.	Cota aferenta ISC pentru controlul statului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea lucrarilor de constructii	3,703.92		3,703.92
5.2.4.	Cota aferenta Casei Sociale a Constructorilor - CSC	18,519.58		18,519.58
5.2.5.	Taxe pentru acorduri, avize conforme si autorizatia de construire / desfiintare	1,500.00		1,500.00
5.3.	Cheltuieli diverse si neprevazute 10%	378,301.62	79,443.34	457,744.96
5.4.	Cheltuieli pentru informare si publicitate	0.00	0.00	0.00
Total capitol 5		485,544.69	93,093.34	578,638.03
CAPITOL 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice si teste				
6.1.	Pregatirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00
6.2.	Probe tehnologice si teste	0.00	0.00	0.00
Total capitol 6		0.00	0.00	0.00
CAPITOL 7 Cheltuieli aferente marjei de buget si pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustare de pret				
7.1.	Cheltuieli aferente marjei de buget 25% din (1.2+1.3+1.4+2+3.1+3.2+3.3+3.5+3.7+3.8+4+5.1.1)	962,004.04	202,020.85	1,164,024.89
7.2.	Cheltuieli pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de pret 10% din C+M	370,391.62	77,782.24	448,173.86
Total capitol 7		1,332,395.66	279,803.09	1,612,198.74
TOTAL GENERAL		5,600,956.51	1,176,200.87	6,777,157.38
din care C + M (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)		3,703,916.16	777,822.39	4,481,738.55

Intocmit
SC ONE CAD STUDIO SRL



Beneficiar
MUNICIPIUL TARGU MURES

DEVIZE PE OBIECT

DEVIZUL OBIECTULUI

STRADA POMILOR - ETAPA 1

curs lei / euro 5.0903 la data de 26.11.2025 curs B.N.R

Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
CAPITOL 4 Cheltuieli pentru investitia de baza				
4.1.	Constructii si instalatii			
4.1.1.	Carosabil	963,480.000	202,330.800	1,165,810.800
4.1.2.	Trotuare	306,280.000	64,318.800	370,598.800
4.1.3.	Borduri de trotuar	68,250.000	14,332.500	82,582.500
4.1.4.	Borduri stradale	96,220.000	20,206.200	116,426.200
4.1.5.	Bordură tip "Rampă"	32,000.000	6,720.000	38,720.000
4.1.6.	Drumuri laterale	114,700.000	24,087.000	138,787.000
4.1.7.	Rigolă scafă	131,950.000	27,709.500	159,659.500
4.1.8.	Cămine de vizitare	83,200.000	17,472.000	100,672.000
4.1.9.	Guri de scurgere	72,600.000	15,246.000	87,846.000
4.1.10.	Canalizare DN315	511,700.000	107,457.000	619,157.000
4.1.11.	Canalizare DN160	87,500.000	18,375.000	105,875.000
4.1.12.	Relocarea stlp electric	12,000.000	2,520.000	14,520.000
4.1.13.	Ridicare la cota utilitati	7,200.000	1,512.000	8,712.000
4.1.14.	Semnalizare rutiera	7,436.000	1,561.560	8,997.560
TOTAL I - subcap. 4.1.		2,494,516.000	523,848.360	3,018,364.360
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0.000	0.000	0.000
TOTAL II - subcap. 4.2.		0.000	0.000	0.000
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0.000	0.000	0.000
4.3.1.	Iluminat public	0.000	0.000	0.000
4.3.2.	Canalizatie fibra optica	0.000	0.000	0.000
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	0.000	0.000	0.000
4.5.	Dotari	0.000	0.000	0.000
4.6.	Active necorporale	0.000	0.000	0.000
TOTAL III - subcap. 4.3+4.4+4.5+4.6		0.000	0.000	0.000
Total deviz pe obiect (Total I + Total II + Total III)		2,494,516.000	523,848.360	3,018,364.360

Structura Devizului General aprobata prin HG nr. 907 din 29.11.2016 publicata in MO nr. 1061 din 29.12.2016

Intocmit
SC ONE CAD STUDIO SRL





SC ONE CAD STUDIO SRL
Stejeriș nr 66, Acățari, Mureș
J26 / 766 / 2013
CUI 32057544
Tel.0744 58 46 40
www.drumurisi cladiri.ro

DECLARAȚIA PROIECTANTULUI

DECLARAȚIE

REFERITOR LA DOCUMENTAȚIA DE AVIZARE A LUCRĂRILOR DE INTERVENȚII
PENTRU:

„MODERNIZARE STRADA POMILOR – ETAPA 1”

Prin prezenta declarăm pe proprie răspundere că prețurile unitare utilizate la calculul devizelor ce au stat la baza întocmirii devizului general au fost prețurile din baza proprie de prețuri, bază formată din prețuri utilizate pe piața regională, care se actualizează lunar respectiv prețurile din programul de devize ISDP care se actualizează regulat.

Întocmit:

SC ONE CAD STUDIO SRL

Proiectant

ing. Nyulas Levente

Devizier

András István Miklós



STUDIU GEOTEHNIC

Numele și prenumele verificatorului atestat
dr.ing. Sata Lóránd
Adresă: Str. Gábor Áron nr. 6, Târgu Mureș
Telefon: 0729 005 505

Nr. XI / 6090 / 24.09.2025.



REFERAT

privind verificarea calității la cerința Af a studiului geotehnic:

**MODERNIZARE STRĂZI
TÂRGU MUREȘ, JUDEȚUL MUREȘ
(2735 / 2025)
Faza: D.T.A.C.**

1. Date de identificare:

Executant: **S.C. GEOSPACE S.R.L.**
Beneficiar: **MUNICIPIUL TÂRGU MUREȘ**
Amplasament: **str. Molter Károly, str. Pomilor, str. Hints Otto, mun. Tg. Mureș,
jud. Mureș**
Data prezentării la verificare: **24.09.2025.**

2. Caracteristicile principale:

Construcții: modernizare străzi

Condiții de amplasament: în Târgu Mureș, suprafață relativ plană, în Bazinul hidrografic al râului Mureș, mal stâng; nu au fost observate fenomene de alunecări, mișcări de soluri, zone cu exces de umiditate sau afuieri.

Din punct de vedere seismic conform normativ P100-1/2013, obiectivul este situat într-o zonă ce corespunde unei accelerații la nivelul terenului $ag=0,15g$, cu o perioadă de colț a spectrului seismic $T_c=0.7$ sec, corespunzând unui seism cu perioada medie de revenire de 225 ani și 20% probabilitate de revenire în 50 de ani.

Conform STAS 6054-77 adâncimea de îngheț este de $H_i=0,80-0,90$ m.

Stratificația:

str. Molter Károly

F1 (cotă drum existent)

0,00m-0,35m=0,35m balast, piatră spartă

0,35m-2,00m=1,65m argilă prăfoasă, nisipoasă, galben-cafeniu, plastic vârtos, cu plasticitate mijlocie, umed, afânat

str. Pomilor

F1 (cotă drum existent)

0,00m-0,35m=0,35m balast, piatră spartă

0,35m-2,00m=1,65m nisip prăfos, argilos, brun-cafeniu închis, cu rare pietrișuri, plastic consistent, cu plasticitate mare, practic saturat, îndesat

str. Pomilor

F2 (cotă drum existent)

0,00m-0,32m=0,32m balast, piatră spartă

0,32m-2,00m=1,68m nisip prăfos, argilos, brun-cafeniu închis, cu rare pietrișuri, plastic consistent, cu plasticitate mare, practic saturat, îndesat

str. Hints Otto

F1 (cotă drum existent)

0,00m-0,32m=0,32m balast, piatră spartă

0,32m-2,00m=1,68m nisip prăfos, argilos, galben-cafeniu, plastic vâtos, cu plasticitate mijlocie, cu concrețiuni calcaroase, umed, îndesat

Nivelul hidrostatic nu a fost interceptat în forajele efectuate.

Din punct de vedere al riscului geotehnic, amplasamentul se situează în categoria de „Risc Redus / Moderat”. Din punct de vedere al categoriei geotehnice, proiectul este încadrat în categoria unu / doi (GK 1/2), care corespunde unui grad de dificultate redus / moderat, în conformitate cu SR EN 1997-1:2007 (Eurocode 7 Partea 1, Proiectare Geotehnică: Reguli Generale), SR EN 1997-2:2008 (Eurocode 7 Partea 2, Proiectare Geotehnică: Investigații Geotehnice) și cu normativul NP 074-2022.

3. Documente ce se prezintă la verificare:

- Plan de încadrare în zonă
- Plan de situație
- Memoriu geotehnic
- Fișă cu rezultatele analizelor de laborator geotehnic
- Fișe sintetice ale forajelor geotehnice
- Diagrame distribuție granulometrică

4. Recomandări privind condițiile de fundare:

Se va ține cont de recomandările prezentate în studiul geotehnic.

Înainte de turnarea betonului fundației trebuie împiedicată scurgerea apelor meteorice în săpăturile executate. În cazul în care apa apare în săpăturile executate pentru fundații, se vor prevedea instalații de evacuare a apei din săpătură. Se recomandă izolarea fundației.

Scurgerea apelor de la suprafață va fi asigurată prin sistematizarea suprafeței terenului cu pante 1-5% spre exteriorul construcțiilor. În jurul elevației se recomandă trotuar de beton de minim 1,00m lățime și pantă de 1-5% spre exterior.

Atât în perioada execuției cât și în perioada de exploatare se vor lua măsuri de asigurare a stabilității terenului din jur.

Vor fi respectate cu strictețe normele de protecția muncii pe timpul fazei de execuție.

Pentru prevenirea efectelor eventualelor tasări inegale, recomandăm luarea măsurilor constructive de siguranță.

În perioada executării săpăturilor în rocile prăfoase, argiloase, nisipoase, cu pietrișuri, dacă adâncimea excavației depășește adâncimea de 2,00m se recomandă sprijinirea săpăturii sau crearea unei pante de taluz natural de 1:1,0;1:1,5.

5. Concluzii asupra verificării proiectelor:

În urma verificării se consideră documentația corespunzătoare, semnându-se și ștampilându-se conform borderou, pentru cerința Af - Rezistența mecanică și stabilitate pentru masivele de pământ, a terenului de fundare și interacțiunii cu structurile îngropate prin investigații geotehnice și proiectare geotehnică.

Am primit 3 exemplare
Beneficiar/Proiectant



Am predat 3 exemplare
Verificator tehnic atestat

STUDIU GEOTEHNIC

MODERNIZARE STRĂZI

TÂRGU MUREȘ,

JUDEȚUL MUREȘ

Beneficiar: Municipiul Târgu Mureș
Adresa: P-ța Victoriei nr.3
Localitatea: Târgu Mureș
Județul: Mureș

2735/2025

BORDEROU

A. PIESE SCRISE

- Borderou
- Lista de semnături
- Memoriu geotehnic
- Fișe analize laborator geotehnic
- Diagrame granulometrice

B. PIESE DESENATE

- | | |
|---|-------------------|
| - Plan de încadrare în zonă | scara 1:10.000 |
| - Planuri de situație | scara 1:500 |
| - Fișele sintetice ale forajelor geotehnice | scara 1:50 |
| - Secțiuni stratigrafice-litologice | scara 1:250/1:100 |

Verificat At
dr.ing. Sata Lóránd



Întocmit
ing. geolog Bereczki Zsolt



LISTA DE SEMNĂTURI

Întocmit..... ing. geolog Bereczki Zsolt



Verificat Af..... dr.ing. Sata Lóránd



MEMORIU GEOTEHNIC

MODERNIZARE STRĂZI, TÂRGU MUREȘ, JUDEȚUL MUREȘ

Beneficiar: Municipiul Târgu Mureș

Executant: S.C. Geospace S.R.L.



I. DATE GENERALE

Studiul geotehnic s-a întocmit la solicitarea beneficiarului și a proiectantului general, pentru stabilirea caracteristicilor geotehnice ale stradelor de fundare, pe amplasamentul ales de beneficiar, conform planului de situație scara 1:500, care va servi pentru obținerea autorizației de construcție (D.T.A.C.).

Documente și date furnizate de beneficiar:

- plan de încadrare în zonă scara 1:10.000;
- planu de situație scara 1:500;

Strada cercetată este situată în Târgu Mureș, având o suprafață relativ plană.

I.1. Date privind morfologia si topografia terenului

Perimetrul și zona cercetată este localizată în Târgu Mureș, și se află în partea central-nordică al Hărții Geologice a României, Foaia Târgu Mureș scara 1:200.000, cu simbol L-35-XIII, aparținând Bazinului hidrografic al râului Mureș, mal stâng.

I.2. Date privind geologia și hidrogeologia zonei

Din punct de vedere geologic zona și amplasamentul studiat aparține depozitelor, constituit din strate Neogen-Pliocen-Pannoniene (p_n), de origine aluvionară formată și depusă de acțiunea apelor curgătoare și superficiale, formate din argile, argile marnoase, prafuri, nisipuri.

Peste aceste strate și formațiuni sunt prezente rocile mai tinere de vârstă Quaternar-Holocenă (qh_2), compuse din roci argiloase, prăfoase, nisipoase, cu concrețiuni calcaroase, limonitice, manganoase, de origine deluvial-proluvială, care s-au format în urma forțelor de eroziune exterioară.

Din punct de vedere geotehnic, aceste strate argiloase, prăfoase, nisipoase, interceptate sunt strate coezive cu plasticități diferite, de la plastic consistent spre plastic vârtos.

Din punct de vedere hidrogeologic, emisarul principal al zonei este râul Mureș.

I.3. Apa subterană

În forajele efectuate nivelul hidrostatic nu a fost interceptat până la adâncimea de -2,00m.

I.4. Clima

Clima amplasamentului cercetat este de tip continental moderat.

Temperatura medie anuală este de 7,8°C, cu temperatura medie a lunii iulie fiind 22,0°C, iar a lunii ianuarie de -4,2°C.

Precipitațiile medii anuale se caracterizează prin cantități cuprinse între 600mm-700mm (media fiind 636mm). Cantitatea medie a lunii iulie este de 80,1 mm, iar cea a lunii ianuarie este de 36,1 mm.

Adâncimea de îngheț $H_i = -0,80\text{m} - 0,90\text{m}$ (conform STAS 6054/77).

I.5. Zona seismică de calcul

Zonarea valorilor de vârf ale accelerației terenului pentru proiectare, $a_g = 0,15g$, $T_c = 0,70s$, $IMR = 225$ ani, și 20% probabilitate de depășire în 50 de ani, (conform P100/2013).

I.6. Stabilitatea terenului

Pe suprafața studiată nu au fost observate fenomene de alunecări, mișcări de soluri, sau afuieri.

II. SINTEZA INFORMAȚIILOR OBȚINUTE DIN INVESTIGAREA TERENULUI

În vederea investigării terenului, în cursul lunii septembrie 2025, pe suprafața determinată au fost executate măsurători și observații geotehnice prin efectuarea lucrărilor de foraje geotehnice cu foreză "EIJKELKAMP 01.16", până la adâncimea maximă de 2,00m.

Au fost recoltate probe de pământuri pentru analize fizico – mecanice ale rocilor argiloase, prăfoase, nisipoase.

S-au executat cartări locale privind morfologia, stratificația, geotehnica, hidrogeologia amplasamentului și a zonei de construcție.

Au fost consultate și date geotehnice și hidrogeologice din zonă, din lucrările anterioare.

Forajele F1-F4 au fost amplasate conform planurilor de situație scara 1:500, de comun acord cu beneficiarul lucrării.

Au fost traversate următoarele stratificații caracteristice:

str. Molter Károly

F1 (cotă drum existent)

0,00m-0,35m=0,35m balast, piatră spartă

0,35m-2,00m=1,65m argilă prăfoasă, nisipoasă, galben-cafeniu, plastic vârtos, cu plasticitate mijlocie, umed, afânat

Foraj F1 proba P1:

- adâncimea 0,50m-2,00m: argilă prăfoasă, nisipoasă, galben-cafeniu;
- $I_p=19,54\%$ plasticitate mijlocie;
- $I_c=0,89$ plastic vârtos;
- $S_{(r)}=0,73$ umed;
- porozitate $n=46,50\%$;
- $e=0,85$ afânat;
- rezistență la forfecare $\phi^0=18^\circ$;
- coeziunea $c=14$ kPa;
- greutate volumică uscată $\gamma_d=1,660$ g/cm³;
- modulul de deformare liniară $E_s=14000$ kPa;
- $P_{conv}=250$ kPa;

Valorile de calcul ale modului de elasticitate dinamică a pământului de fundare conform PD 177/2001, se clasifică astfel:

Categoria pământului	Tipul de pământ	Tipul climateric	Regim hidrologic	Ep, Mpa
coezive	P5	II	1, 2a	80,70

Încadrarea pământurilor după gradul de sensibilitate la îngheț conform STAS 1709/2-90.

Nr. crt.	Gradul de sensibilitate la îngheț a pământurilor	Denumirea pământurilor conform STAS 1243-88	Tipul pământului	Granulozitate/diametrul particulelor mm
3	foarte sensibile	argilă prăfoasă, nisipoasă	P5	sub 0,1

Conform STAS 2914/84 (Drumuri și terasamente), se clasifică la categoria 4b, $U_L < 70\%$, calitate ca material pentru terasamente, mediocră.

str. Pomilor

F1 (cotă drum existent)

0,00m-0,35m=0,35m balast, piatră spartă

0,35m-2,00m=1,65m nisip prăfos, argilos, brun-cafeniu închis, cu rare pietrișuri,
plastic consistent, cu plasticitate mare, practic saturat,
îndesat

Foraj F1 proba P1:

- adâncimea 0,50m-2,00m: nisip prăfos, argilos, brun-cafeniu închis, cu rare pietrișuri;
- $I_p=22,11\%$ plasticitate mare;
- $I_c=0,73$ plastic consistent;
- $S_{(r)}=1,29$ practic saturat;
- porozitate $n=22,31\%$;
- $e=0,27$ îndesat;
- rezistență la forfecare $\phi^0=-^0$;
- coeziunea $c=-$ kPa;
- greutate volumică uscată $Y_d=2,110$ g/cm³;

- $I_A = 1,16$ pământuri cu activitate medie;
- $P_{conv} = 250$ kPa;

Valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamică a pământului de fundare conform PD 177/2001, se clasifică astfel:

Categoria pământului	Tipul de pământ	Tipul climateric	Regim hidrologic	Ep, Mpa
coezive	P3	II	1, 2a	65

Încadrarea pământurilor după gradul de sensibilitate la îngheț conform STAS 1709/2-90.

Nr. crt.	Gradul de sensibilitate la îngheț a pământurilor	Denumirea pământurilor conform STAS 1243-88	Tipul pământului	Granulozitate/diametrul particulelor mm
3	foarte sensibile	nisip prăfos, argilos, cu rare pietrișuri	P3	sub 0,1

Conform STAS 2914/84 (Drumuri și terasamente), se clasifică la categoria 4b, $U_L < 70\%$, calitate ca material pentru terasamente, mediocră.

str. Pomilor

F2 (cotă drum existent)

0,00m-0,32m=0,32m balast, piatră spartă

0,32m-2,00m=1,68m nisip prăfos, argilos, brun-cafeniu închis, cu rare pietrișuri,
plastic consistent, cu plasticitate mare, practic saturat,
îndesat

str. Hints Otto

F1 (cotă drum existent)

0,00m-0,32m=0,32m balast, piatră spartă

0,32m-2,00m=1,68m nisip prăfos, argilos, galben-cafeniu, plastic vârtos, cu
plasticitate mijlocie, cu concrețiuni calcaroase, umed,
îndesat

Foraj F1 proba P1:

- adâncimea 0,50m-2,00m: nisip prăfos, argilos, galben-cafeniu;
- $I_p = 13,70\%$ plasticitate mijlocie;
- $I_c = 0,89$ plastic vârtos;
- $S_{(r)} = 0,78$ umed;
- porozitate $n = 29,69\%$;
- $e = 0,42$ îndesat;
- rezistență la forfecare $\phi^0 = 22^\circ$;
- coeziunea $c = 30$ kPa;
- greutate volumică uscată $Y_d = 1,890$ g/cm³;
- modulul de deformăție liniară $E_s = 34000$ kPa;
- $P_{conv} = 250$ kPa;

Valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamică a pământului de fundare conform PD 177/2001, se clasifică astfel:

Categoria pământului	Tipul de pământ	Tipul climateric	Regim hidrologic	Ep, Mpa
coezive	P3	II	1, 2a	65

Încadrarea pământurilor după gradul de sensibilitate la îngheț conform STAS 1709/2-90.

Nr. crt.	Gradul de sensibilitate la îngheț a pământurilor	Denumirea pământurilor conform STAS 1243-88	Tipul pământului	Granulozitate/diametrul particulelor mm
3	foarte sensibile	nisip prăfos, argilos	P3	sub 0,1

Conform STAS 2914/84 (Drumuri și terasamente), se clasifică la categoria 4b, $U_L < 70\%$, calitate ca material pentru terasamente, mediocră.

III. ÎNCADRAREA LUCRĂRII ÎN CATEGORIILE GEOTEHNICE

Încadrarea în categoriile geotehnice se face conform NP074/2022: „Normativ privind documentațiile geotehnice pentru construcții”.

Condiții de teren	Apa subterană	Categoria de importanță	Zona seismică	Vecinătăți	Total
Terenuri bune/medii	Fără epuizmente	Normală	$a_g=0,15$	Fără riscuri	
2/3 pct.	1 pct.	3 pct.	2 pct.	1 pct.	9/10 pct.

Cu punctajul total de 9/10 puncte, lucrarea se încadrează în categoria geotehnică 1/2, cu risc geotehnic redus/moderat.

IV. CONCLUZII ȘI PROPUNERI

În urma cercetărilor și a rezultatelor de laborator geotehnic cât și din urmărirea stratificației pământurilor nisipoase, prăfoase, argiloase, cu rare petrișuri interceptate din foraje, concluzionăm următoarele:

- nivelul hidrostatic nu a fost interceptat în foraje până la adâncimea de -2,00m, dar variază în funcție de debitul apelor meteorice;
- înainte de turnarea betonului fundației trebuie împiedată scurgerea apelor meteorice în săpăturile executate;
- în cazul în care apa apare în săpăturile executate pentru fundații, se vor prevedea instalații de evacuare a apei din săpătură;
- străzile cercetate au suprafețe relativ plane, fără urme de alunecări, crăpături de soluri, afueri, zone cu exces de umiditate și este favorabil pentru amplasarea construcțiilor, prin metoda fundărilor directe;
- scurgerea apelor de la suprafață va fi asigurată prin sistematizarea suprafeței terenului cu pante 1-5% spre exteriorul construcțiilor;
- în jurul eleveței se recomandă trotuar de beton de minim 1,00m lățime și pantă de 1-5% spre exterior;
- pe timpul execuției se vor lua măsuri de asigurare a stabilității terenului din jur, a construcțiilor sau amenajărilor existente în apropiere;

- pentru prevenirea efectelor eventualelor tasări inegale, recomandăm luarea măsurilor constructive de siguranță;
- vor fi respectate cu strictețe normele de protecția muncii pe timpul fazei de execuție;
- în perioada executării săpăturilor în rocile nisipoase, prăfoase, argiloase, dacă adâncimea excavației depășește adâncimea de 2,00m se recomandă sprijinirea săpăturii sau crearea unei pante de taluz natural de 1:1,0;1:1,5, având în vedere și indicii mecanici dați la adâncimea respectivă (ϕ^0 și c);
- valorile presiunii convenționale sunt date pentru fundații cu lățimi de $B=1,00m$ și adâncimi de fundare $D_f=2,00m$ față de nivelul terenului sistematizat;
- pentru lățimi de fundare $> de 2,00m$ și adâncimi de fundare $> de 2,00m$

P_{conv} se va recalcula cu relația:

$$P_{conv} = P_{conv} + C_b + C_d \text{ în kPa}$$

P_{conv} =inițial dat pe categorii de complexe

C_b =corecția în lățime

C_d =corecția în adâncime

Conform indicativului de norme de deviz pentru lucrări de terasamente TS-1982, terenul întâlnit se încadrează astfel:

Denumire teren	Categorii de teren după modul de comportare la săpare	
	manual	mecanizat
nisipuri, prafuri, argile uscate	tare	III
nisipuri, prafuri, argile umede	mijlociu	II

V. DOCUMENTE DE REFERINȚĂ

SR EN ISO 14688/1-2004	Cercetări și încercări geotehnice. Identificarea și clasificarea pământurilor. Partea 1: Identificare și descriere.
SR EN ISO 14688/2-2005	Cercetări și încercări geotehnice. Identificarea și clasificarea pământurilor. Partea 2: Principii pentru o clasificare.
SR EN 1997/1-2004	Eurocode 7: Proiectarea geotehnică. Partea 1: Reguli generale.
SR EN 1997/2-2007	Eurocode 7: Proiectarea geotehnică. Partea 2: Investigarea și încercarea terenului.
SR EN ISO 22476/2-2006	Cercetări și încercări geotehnice. Încercări pe teren. Partea 2: Încercare de penetrare dinamică.
STAS 1913/1-82	Teren de fundare. Determinarea umidității.
STAS 1913/3-76	Teren de fundare. Determinarea densității pământurilor.
STAS 1913/4-86	Teren de fundare. Determinarea limitelor de plasticitate.
STAS 1913/5-85	Teren de fundare. Determinarea granulozitității.
STAS 3300/1-85	Teren de fundare. Principii generale de calcul.
STAS 3300/2-85	Teren de fundare. Calculul de fundare în cazul fundării directe.
STAS 6054-77	Teren de fundare. Adâncimi maxime de îngheț. Zonarea teritoriului României.
NP 074-2022	Ordin pentru aprobarea reglementării tehnice „Normativ privind documentațiile geotehnice pentru construcții”.
NP 112-2014	Normativ pentru proiectarea structurilor de fundare directă.
P100/2013	Cod de proiectare seismică. Prevederi de proiectare pentru clădiri.
PD 177/2001	”Normativ privind dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide”.
STAS 1709-1-90/2-90	Adâncimea de îngheț în complexul rutier.
TS/1982	Încadrarea pământurilor după săpături.
STAS 2914/84	Lucrări de drumuri terasamente, condiții tehnice generale de calitate

Verificat Af
dr.ing. Sata Lóránd



Întocmit
ing. geolog Bereczki Zsolt



FIȘA CU REZULTATELE ANALIZELOR DE LABORATOR GEOTEHNIC

cota probei prelevată este în conformitate cu cota ± 0.00 terenului

DESCRIEREA STRATULUI	LOCALIZARE	PROBA		DISTRIBUIE PROCENTUALĂ PE FRAȚIUNI	CARACTERISTICI FIZICE										COMPRESIBILITATE					FORFECARE							
		NUMĂR PROBA	TULBURAT		w	w _p	I _p	I _c	ρ	γ _d	n	e	S _r	ρ _{comp}	Parte leviabilă	M ₃₀₀₋₃₀₀	ε ₁₀₀	ε ₂₀₀	ε ₃₀₀	I _{pd}	Tipul încercării	Viteză	φ	c	φ _r	c _r	
1	2	3	4	Argilă	Prăd	Nisip	Pietriș	Bobociș	U _d = d ₅₀ ----- d ₁₀	%	%	%	g ----- cm ³	cm ³	%	%	%	%	%	%	D/T UU D/T CU D/T CD	28	28	30	31	32	33
nisip prătos, argilos, cu rare pietrișuri	F.1	P.1	0,50 m - 2,00 m	24	25	45	6	0	-	13,07	28,24	7,13	22,11	0,73	2,66	2,11	22,31	0,27	1,29	250	-	-	-	-	-	-	-
	F.1	P.1	0,50 m - 2,00 m	20	33	47	0	0	39,33	12,36	24,51	10,80	13,70	0,69	2,65	1,88	29,69	0,42	0,78	250	-	-	22	30	-	-	-



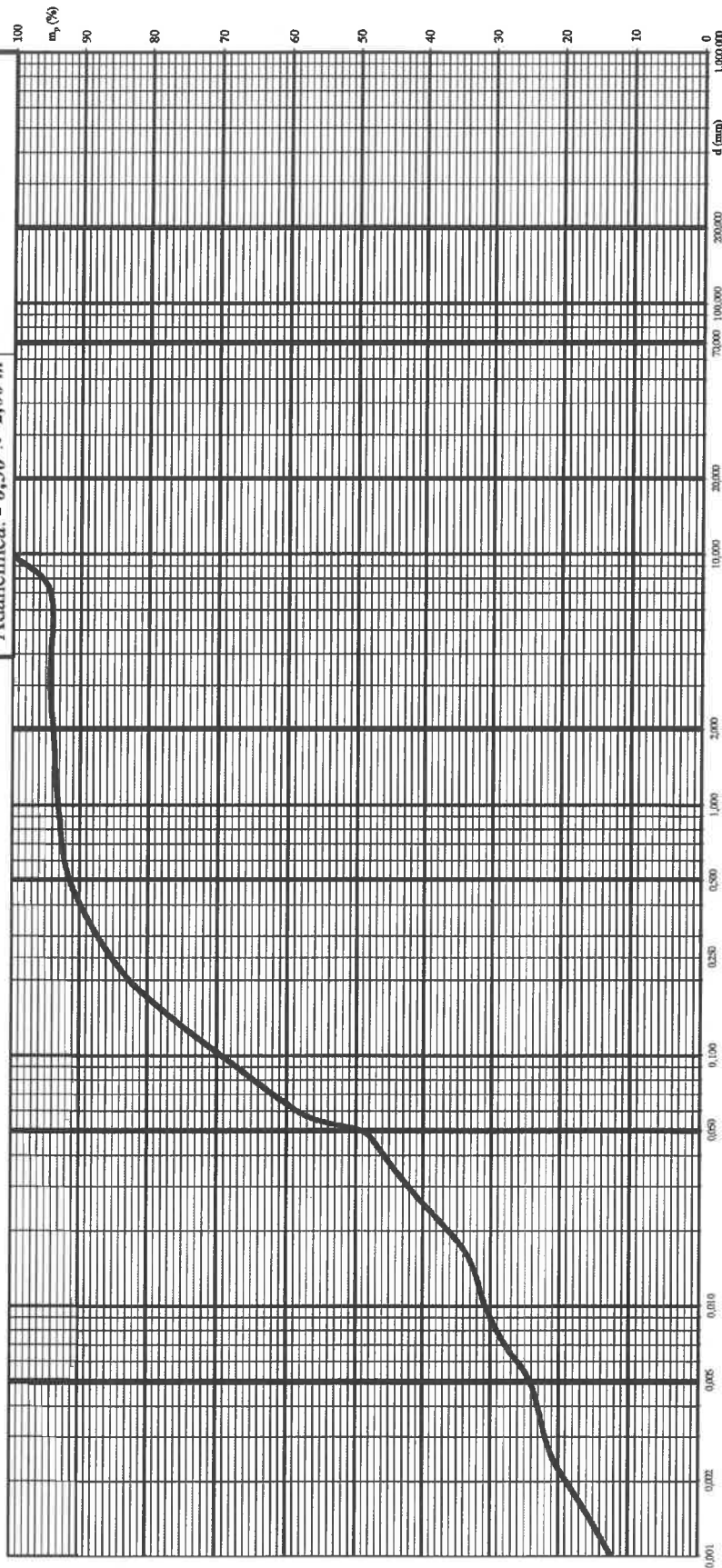
DIAGRAMA DISTRIBUTIEI GRANULOMETRICE
Metoda cernerii și sedimentării - STAS 1913 / 5-85

Lucrarea:

Foraj (Sondaj) nr.: **F.1**

Proba nr.: **P.1**

Adâncimea: **- 0,50 ± 2,00 m**



ARGILĂ	PRAF	NISIP				PIETRIȘ		BLOCURI
		fin	mijlociu	mare	mic	mare		

DESCRIERE MATERIAL: nisip prăfos, argilos, cu rare pietrișuri

d < 0,002 mm	19	% argilă (coloidală)	0,250 < d < 0,500 mm	6	% nisip mijlociu	70,000 < d < 200,000 mm	în conformitate cu originalul	
0,002 < d < 0,005 mm	5	% argilă	0,500 < d < 2,000 mm	3	% nisip mare	d > 200,000 mm	% bolovăniș	
0,005 < d < 0,005 mm	25	% praf	2,000 < d < 20,000 mm	6	% pietriș mic	$U_n = d_{60} / d_{10}$	% blocuri	
0,005 < d < 0,250 mm	36	% nisip fin	20,000 < d < 70,000 mm	-	% pietriș mare	Parte levigabilă	- %	

Operator
Nagy Zoltán



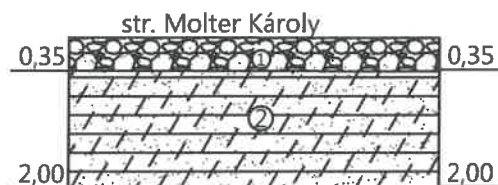
FIȘA SINTETICĂ A FORAJULUI GEOTEHNIC NR.2

DATA ÎNCEPERII FORAJULUI: 16.09.25

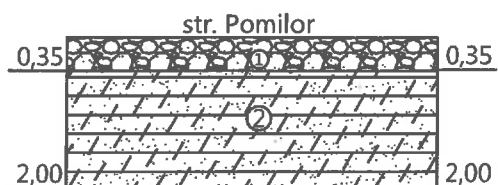
DATA TERMINĂRII FORAJULUI: 16.09.25

ADÂNCIMEA		GROSIMEA	PROFILUL LITOLOGIC	N.H. APA SUBTERANĂ	DESCRIEREA STRATULUI	PROBĂ				GRANULOSITATE																COMPRESIBILITATE ÎN EDMETRU				REZISTENȚĂ LA FORFECARE		SPT PD	OBSERVAȚII								
m	2	3	m	5	6	Număr probă	Tulburată	Netulburată	Adâncime	DISTRIBUȚIE PROCENTUALĂ					U _n = d60/ d10	W	W _L	W _p	I _p	I _c	Y _s	Y _d	n	e	S ₀	M ₂₀₀₋₃₀₀	E ₂₀₀	i _{avg}	φ	c	N										
										Argilă	Praf	Nisip	Pietriș	Bolovăniș																											
1	0.35	0.35	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33									
balast, piatră spartă nisip prăfos, argilos, brun-cafeniu închis, cu rare pietrișuri, plastic consistent, cu plasticitate mare, practic saturat, îndesat																																		lov.							
																																				kPa	%	°	kPa		

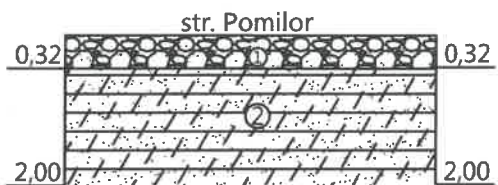




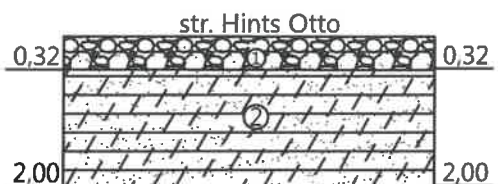
- ①- balast, piatră spartă
 ②- argilă prăfoasă, nisipoasă, galben-cafeniu, plastic vârtos, cu plasticitate mijlocie, umed, afânat



- ①- balast, piatră spartă
 ②- nisip prăfos, argilos, brun-cafeniu închis, cu rare pietrișuri, plastic consistent, cu plasticitate mare, practic saturat, îndesat



- ①- pavaj, balast, piatră spartă
 ②- nisip prăfos, argilos, brun-cafeniu închis, cu rare pietrișuri, plastic consistent, cu plasticitate mare, practic saturat, îndesat



- ①- balast, piatră spartă
 ②- nisip prăfos, argilos, galben-cafeniu, plastic vârtos, cu plasticitate mijlocie, cu concrețiuni calcaroase, umed, îndesat



geoSpace Bulevardul 1 Decembrie 1918 Nr.106/11 540447 Târgu Mureș, jud. Mureș Tel: 0744630781, www.geo-space.ro			MODERNIZARE STRĂZI, TÂRGU MUREȘ, JUDEȚUL MUREȘ	Nr. studiu geotehnic 2735/2025
Specificație	Nume	Semnătura	SECȚIUNE STRATIGRAFICĂ-LITOLOGICĂ	Faza S.G.
Întocmit	ing. geolog Bereczki Zsolt			Scara 1:250/ 1:100
Verificat				

EXPERTIZĂ TEHNICĂ



MODERNIZARE STRADA POMILOR-ETAPA 1

BENEFICIAR : MUNICIPIUL TÂRGU MUREȘ, JUDEȚUL MUREȘ

Expertiza nr.24/2026



Expert Tehnic POPESCU A. NICOLAE
Certificat nr. 09622/18.03.2016

tel. 0744-759683, e-mail: nucu_popescu_2005@yahoo.com

BORDEROU**Piese scrise:**

Coperta.....	pag.1
Borderou.....	pag.2
Legitimație și atestat expert tehnic.....	pag.3
Referat privind expertiză tehnică.....	pag.4-11
Anexa 1.....	pag.12-13



MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE
CERTIFICAT DE ATESTARE

TEHNICO-PROFESIONALĂ

In conformanță cu prevederile Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare, și ale Hotărârii Guvernului nr. 1203/2011 privind organizarea și funcționarea Ministerului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, cu modificările ulterioare, referitoare la asigurarea tehnico-profesională a proiectelor și a activității de proiectare.

Semințura titularului
Data eliberării: 03.03.2016

Seria VD Nr. 09622

VICE PRIM-MINISTRU,
MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE

SE ATESTĂ

Pentru competența: **EXPERT TEHNIC**

Indomeniile: **CONSTRUCȚII DE ZIDĂRIE (A1, B2, D)**

Specialitatea: **-**

Privind competențele esențiale prezente în Mecanica și Stabilitate (A1), Siguranța în Exploatarea (B2) și Igiena Sanitară și Mediu (D)

Cod numeric personal: 1614021114101121

de profesie: **INGINEER** cu domiciliul în localitatea: **LAȘIȘ** județul: **Arad**

et.: **nr. 27** bl.: **nr. 1**

MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE
Direcția Generală Dezvoltare Regională și Infrastructură

D-na/Dl. **PORESCU A. NICOLAE**

Cod numeric personal: 1614021114101121

Profesie: **INGINEER**

ATESTAT

Pentru competența: **EXPERT TEHNIC**

În domeniile: **CONSTRUCȚII DE ZIDĂRIE (A1, B2, D)**

În specialitatea: **-**

Director General,

Semințura titularului

Data eliberării: 03.03.2016

Seria VD Nr. 09622

Prezenta legitimație va fi valabilă de emitență din 5 în 5 ani de la data eliberării

Prelungă valabilitatea până la 03.03.2021	Prelungă valabilitatea până la ...	Prelungă valabilitatea până la ...
Prelungă valabilitatea până la ...	Prelungă valabilitatea până la ...	Prelungă valabilitatea până la ...

MINISTERUL DEZVOLTĂRII REGIONALE ȘI ADMINISTRAȚIEI PUBLICE**LEGITIMAȚIE**

Seria VD Nr. 09622

REFERAT**privind Expertiză tehnică pentru obiectivul:
MODERNIZARE STRADA POMILOR-ETAPA 1****1. GENERALITĂȚI****1.1. Faza**

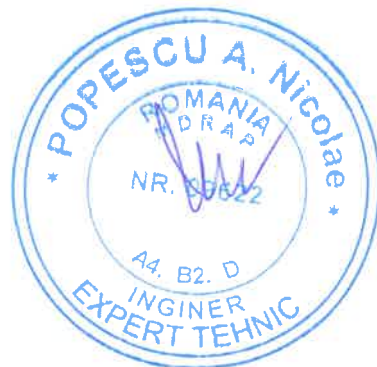
Expertiză Tehnică

1.2. Investitor:

MUNICIPIUL TÂRGU MUREȘ

1.3. Expertizare:

ing. Popescu A. Nicolae

**2. METODA EXPERTIZĂRII****2.1. Stabilirea situației existente a străzii investigate****2.2. Soluții recomandate pentru asfaltarea străzii investigate**

Pentru întocmirea EXPERTIZEI TEHNICE s-au consultat următoarele:

- Date tehnice si statistice furnizate de către beneficiar;
- Culegere de date și inspecție vizuală a amplasamentului străzii Pomilor-Etapa 1 realizate de către elaborator;
- Specificații tehnice de specialitate;
- Extras din studiul geotehnic întocmit de către SC.GEOSPACE SRL.

Expertiza a fost întocmită în conformitate cu prevederile următoarelor prescripții în vigoare:

- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, republicată în data de 30.09.2016;
- HG nr. 343/2017 - modificarea HG nr. 273/1994 privind aprobarea Regulamentului de recepție a lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora;
- H.G. nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice
- H.G. 925/1995 – Regulamentul de verificare si expertizare tehnica de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor si a construcțiilor modificata prin HG 742/2018;
- SR 10144-1:2024 Străzi și amenajări pentru biciclete. Profiluri transversale. Cerințe de proiectare
- SR 10144-2:2024 Trotuare, alei pentru circulația pietonală și amenajări pentru biciclete. Cerințe de proiectare
- STAS 10144/3-91 Străzi-Elemente geometrice- Prescripții de proiectare
- OMT Nr.49/1998 –Norme tehnice privind proiectarea si realizarea străzilor in localitățile urbane
- SR EN 13108-1:2016- Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 1: Betoane asfaltice
- SR EN 13242+A1:2010/C91:2022: Agregate din materiale nelegate sau legate hidraulic pentru utilizare în inginerie civilă și în construcții de drumuri.
- CP 012/1 – 2007 Cod de practică pentru producerea betonului.
- SR 1848-1, Semnalizare rutieră – Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră – Partea 1: Clasificare, simboluri și amplasare.
- SR 1848-2, Semnalizare rutieră - Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră – Partea 2: Condiții tehnice .
- SR 1848-3, Semnalizare rutieră – Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră – Partea 3: Scriere, mod de alcătuire.
- SR 1848-7, Semnalizare rutieră – Marcaje rutiere
- STAS 10796/1/77 Construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor. Prescripții generale de proiectare.
- Normativ pentru dimensionarea pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide, indicativ PD 177 din 2001;
- STAS 1709/1-90 Acțiunea fenomenului de îngheț-dezghet la lucrări de drumuri. Adâncimea de îngheț in complexul rutier. Prescripții de calcul.
- STAS 1709/2-90 Acțiunea fenomenului de îngheț-dezghet la lucrări de drumuri. Prevenirea și remedierea degradărilor din îngheț-dezghet. Prescripții tehnice.

3. MOTIVUL EFECTUĂRII EXPERTIZEI

Strada Pomilor-Etapa 1 investigata din Municipiul Târgu Mureș, care face obiectul prezentei expertize tehnice, se încadrează în categoria de importanță „C” (importanta normală) și în clasa de importanță III (medie), conform legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții si a H.G. nr.766/1997, anexa 3, referitoare la aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții.

Strada Pomilor-Etapa 1 expertizata are lungimea de cca.520m.



Plan de încadrare în zona

Starea de degradare a străzii afectează utilizatorii, viteza de circulație este redusă datorită stării carosabilului generând noxe emanate în aer și un consum în exces de carburant. Vara la trecerea autovehiculelor se formează nori de praf care afectează calitatea mediului.

Trotuarele lipsesc, pietonii trebuie să circule pe carosabil riscând să fie loviți de autovehicule, zona în care se afla strada este în plină dezvoltare imobiliară.

Scurgerea apelor nu este asigurată, nu există șanțuri sau canalizare pluvială.

În consecință este necesară întocmirea unei expertize tehnice de specialitate.

În conformitate cu cerințele Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, actualizată la 6 iulie 2015 cu Legea 177/2015 în art. 18 alin 2 precizează că intervențiile la construcțiile existente ce se referă la lucrări de construire, reconstruire, sprijinire provizorie a elementelor avariate, desființare parțială, consolidare, reparație, modificare, extindere, desființare totală se efectuează în baza unei expertize tehnice întocmite de un expert tehnic atestat și cuprind proiectarea, execuția și recepția lucrărilor care necesită emiterea în condițiile legii a autorizației de construire sau de desființare, după caz.

În aceeași lege la art. 21 lit. h) se precizează că investitorii sunt persoane fizice sau juridice care finanțează și realizează investiții sau intervenții la construcțiile existente în sensul legii și au obligația de expertizare a construcțiilor prin experți tehnici atestați, în situațiile în care la aceste construcții se execută lucrări de natura celor prevăzute la art. 18 alin. 2.

Expertiza tehnică stabilește cauzele care au generat defecțiunile existente pe aceste străzi rurale și propune soluții tehnice de remediere a acestora, respectiv aducerea arterei rutiere expertizată la o stare de viabilitate corespunzătoare exploatării în condiții normale, care implică să conducă la dezvoltarea zonei.

4. SITUAȚIA EXISTENTĂ (extras din studiul geotehnic)

Date privind morfologia și topografia terenului

Perimetrul și zona cercetată este localizată în Târgu Mureș, și se află în partea central-nordică al Hărții Geologice a României, Foaia Târgu Mureș scara 1:200.000, cu simbol L-35-XIII, aparținând Bazinului hidrografic al râului Mureș, mal stâng.

Date privind geologia și hidrogeologia zonei

Din punct de vedere geologic zona și amplasamentul studiat aparține depozitelor, constituit din strate Neogen-Pliocen-Pannoniene (pn), de origine aluvionară formată și depusă de acțiunea apelor curgătoare și superficiale, formate din argile, argile marnoase, prafuri, nisipuri.

Peste aceste strate și formațiuni sunt prezente rocile mai tinere de vârstă

Quaternar-Holocenă (qh2), compuse din roci argiloase, prăfoase, nisipoase, cu concrețiuni calcaroase, limonitice, manganoase, de origine deluvial-proluvială, care s-au format în urma forțelor de eroziune exterioară.

Din punct de vedere geotehnic, aceste strate nisipoase, prăfoase, argiloase, cu pietrișuri, interceptate sunt strate coezive cu plasticități diferite, de la plastic consistent spre plastic vârtos.

Stratele de pietriș în masă de nisip sunt strate necoezive.

Din punct de vedere hidrogeologic, emisarul principal al zonei este râul Mureș.

Apa subterană

În forajele efectuate nivelul hidrostatic nu a fost interceptat până la adâncimea de -2,00m.

Clima

Clima amplasamentului cercetat este de tip continental moderat.

Temperatura medie anuală este de 7,8°C, cu temperatura medie a lunii iulie fiind 22,0°C, iar a lunii ianuarie de -4,2°C.

Precipitațiile medii anuale se caracterizează prin cantități cuprinse între 600mm-700mm (media fiind 636mm). Cantitatea medie a lunii iulie este de 80,1 mm, iar cea a lunii ianuarie este de 36,1 mm.

Adâncimea de îngheț $H_i = -0,80m-0,90m$ (conform STAS 6054/77).

Zona seismică de calcul

Zonarea valorilor de vârf ale accelerației terenului pentru proiectare, $a_g=0,15g$, $T_c=0,70s$, $IMR=225$ ani, și 20% probabilitate de depășire în 50 de ani, (conform P100/2013).

Stabilitatea terenului

Pe suprafața studiată nu au fost observate fenomene de alunecări, mișcări de soluri, sau afuieri.

Investigația geotehnică

În vederea investigării terenului, în cursul lunii septembrie 2025, pe suprafața determinată au fost executate măsurători și observații geotehnice prin efectuarea lucrărilor de foraje geotehnice până la adâncimea maximă de 2,00m.

Forajul geotehnic a întâlnit următoarea stratificație :

Str. Pomilor (cotă drum existent)

0,00m-0,32m=0,32m balast, piatră spartă

0,32m-2,00m=1,68m nisip prăfos, argilos, brun-cafeniu închis, cu rare pietrișuri, plastic consistent, cu plasticitate mare, practic saturat, îndesat

Valorile de calcul ale modulului de elasticitate dinamică a pământului de fundare conform PD 177/2001, se clasifică astfel:

Categoria pământului	Tipul de pământ	Tipul climateric	Regim hidrologic	Ep, Mpa
coezive	P3	II	1, 2a	65

Încadrarea pământurilor după gradul de sensibilitate la îngheț conform STAS 1709/2-90.

Nr. crt.	Gradul de sensibilitate la îngheț a pământurilor	Denumirea pământurilor conform STAS 1243-88	Tipul pământului	Granulozitate/diametrul particulelor mm
3	foarte sensibile	nisip prăfos, argilos	P3	sub 0,1

Conform STAS 2914/84 (Drumuri și terasamente), se clasifică la categoria 4b, $U_L < 70\%$, calitate ca material pentru terasamente, mediocră.

Cu punctajul total de 9/10 puncte, lucrarea se încadrează în categoria geotehnică 1, cu risc geotehnic redus/moderat.

5. SITUAȚIA EXISTENTĂ

Strada este o prelungire a străzii Pomilor-Etapa 1 care se desfășoară între strada Mărului și strada Serafim Duicu.

Traseul străzii este un aliniament ce se desfășoară printre proprietăți private.

Strada investigată face parte din categoria a IV-a, folosință locală în mediu urban, conform OMT 49/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localități urbane.

Strada are în profil transversal lățimea carosabilă (inclusiv acostamente) de 5 – 7 m, iar ampriza actuală este de 9,5 m – 10 m.

Strada se prezintă cu sistemul rutier alcătuit din agregate naturale (pietriș, balast, 32 de cm grosime).

Patul străzii este pământ nisip prăfos, argilos de tip P3, foarte sensibil la îngheț-dezghet.

Strada este amplasată la nivelul terenului.

Declivitatea este mare pe zona de racordare cu strada Mărului, 7%, după care scade, strada ajungând să fie aproape în palier.

Strada nu are trotuare, pietonii circula pe zonele laterale ale străzii riscând să fie loviți de autovehicule.

În prezent scurgerea apelor se face haotic, șanțurile lipsesc, apa se infiltrează în carosabil.

Strada intersectează o strada laterală.

Accesele la proprietăți se fac de la cota actuală a străzii.

Lipsesc marcajele și indicatoarele rutiere.

6. STAREA TEHNICA

Se analizează tehnic strada Pomilor-Etapa 1.

Planeitatea și rugozitatea

În evaluarea celor doi indici nu a fost nevoie să se utilizeze echipamente specializate (APL și SRT) deoarece, din experiență, strada nu poate fi încadrată decât la planeitate și rugozitate cu calificativul rețea, strada nu asigură desfășurarea circulației rutiere în condiții de siguranță și confort.

Capacitatea portantă

Capacitatea portantă pe strada investigată este apreciată ca fiind rețea, apărând gropi pe sectorul pietruit, care împiedică desfășurarea fluentă a traficului, datorită frânarilor și accelerărilor repetate.

Starea de degradare

Evaluarea stării tehnice a fost efectuată pe baza metodologiei CD 155 - 2001 "Instrucțiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne". Evaluarea stării de degradare a fost efectuată și pe baza măsurătorilor și aprecierilor vizuale efectuate la fața locului. Pentru aceasta a fost luată în considerare și arhiva fotografică atașată –Anexa starea de degradare.

Calificativul stării de degradare se stabilește în funcție de indicii de degradare ID:

ID > 13	REA
ID = 7,5-13	MEDIOCRĂ
ID = 5-7,5	BUNĂ
ID < 5	FOARTE BUNĂ

Evaluare ID conform CD-155/2001:

Calificativul de stare de degradare apreciat pentru toate obiectivul investigat este «rețea».

Având în vedere calificativele caracteristicilor străzii analizată din Municipiul Târgu Mureș, clasa stării tehnice determinate prin planeitate, rugozitate, capacitate portantă și stare de degradare este:

- clasa 1-foarte rețea.

Lucrările obligatorii prevăzute de Normativul CD 155/2001 sunt ranforsarea structurii rutiere, prin refacerea integrală a acesteia.

7 DATE DE TRAFIC

La alcătuirea structurilor rutiere pentru străzi se ia în considerare traficul, exprimat în vehicule grele (V.G.) cu greutatea pe osie mai mare de 50 kN, care vor circula pe artera stradală, considerând perioada de perspectivă conform Art. 13 din "Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi", indicativ NP 116-04.

Autovehiculele cu greutate pe osie mai mare de 50 kN (V.G.) fac parte din categoria vehiculelor grele, care definesc traficul greu. Ele sunt reprezentative pentru traficul urban și considerarea lor în estimarea traficului de calcul conduce la o încadrare în clasele de trafic puțin diferită de cea stabilită pentru vehiculul etalon 115 kN (care se folosește pentru drumuri).

Perioada de perspectivă va fi de 15 ani, și anume 2026-2041.

Tabel .Clase de trafic pentru străzi (perioada de perspectivă = 15 ani) NP 116-04

Trafic drumuri osii 155 kN CD 155-2001 (publicat cu ordin MTCT 625/2003 în Monitorul Oficial nr. 786/2003)		Trafic străzi corelate cu echivalare cu vehicule grele (V. G.)		
Clasa trafic	Volum Trafic Nc (m.o.s.)	Clasa trafic	Volum trafic Nc 115 kN m.o.s.	MZA 50 kN (V. G.)
1	2	4	7	5
Exceptional	3...10	T0	>3	>660
Foarte greu	1...3	T1	1...3	220...660
Greu	0,3...1	T2	0,5...1	110...220
Mediu	0,1...0,3	T3	0,3...0,5	70...110
Ușor	0,03...0,1	T4	0,15...0,3	35...70
Foarte ușor	<0,03	T5	<0,15	<35

Traficul de calcul estimat pentru perioada de prognoză 2026-2041 este <0,15 m.o.s., ceea ce încadrează artera de circulație în clasa de trafic "foarte ușor" – echivalent drumuri publice interurbane, echivalentul pentru străzi fiind clasa – T5.

8. RECOMANDARI PRIVIND SOLUȚIILE PROIECTATE

Înainte de a descrie soluțiile de proiectare trebuie menționate prevederile din ord. MT nr. 1296, capitolul 5 "Dispoziții finale", punctul 5.2:

“ În cazul modernizării, consolidării sau reabilitării unor sectoare de drumuri existente, care au un sistem rutier definitiv fără defecte majore structurale: sunt în ramblee înalte sau deblee adânci, au lucrări grele de sprijinire și

consolidare, sunt în traversarea localităților cu numeroase accese și prezintă elemente geometrice care nu se încadrează în cele prevăzute de norme, iar amenajarea în condițiile normelor ar necesita lucrări de volume mari și costisitoare, exproprieri și/sau demolări sau ar elimina posibilitățile de acces la riverani, cu acordul administratorului drumului, acestea se pot corela cu viteza de proiectare în cadrul unui proces de proiectare excepțională, prin adoptarea unor elemente la limita celor rezultate din calcule, fără însă a afecta siguranța circulației, prevăzându-se măsuri corespunzătoare.”

Aceste precizări sunt necesare în special la asigurarea elementelor geometrice în plan (STAS 10144/3 - raze de racordare, viteze de proiectare, lățimi ale platformei etc.).

Traseul în plan

La proiectarea lucrărilor de modernizare a străzii Pomilor-Etapa 1 se vor reconsidera elementele geometrice existente ale racordărilor în plan cu adoptarea unor elemente superioare celor existente acolo unde este posibil corespunzătoare vitezei de proiectare adoptate, cu respectarea prevederilor STAS 10144/3-1991. Lucrările proiectate se vor încadra pe cât posibil în traseul existent al străzii Muntenia.

Se va asigura vizibilitatea pentru evitarea accidentelor.

Viteza de proiectare recomandată este de 40-50 km/h. Viteza de proiectare poate fi redusă în condiții deosebite, cu aprobarea Beneficiarului.

Proiectantul va avea în vedere și respectarea criteriului de vizibilitate.

Traseul în profil longitudinal

Se recomandă păstrarea declivităților actuale racordate corespunzător în plan vertical cu raze având încadrarea pe cât posibil în pasul de proiectare corespunzător prevederilor STAS 10144/3-1991, pentru viteza de proiectare recomandată.

Elementele geometrice ale traseului (rază de racordare în plan orizontal, rază de racordare în plan vertical, pas de proiectare, declivități longitudinale etc.) vor fi cele din STAS 10144/3-1991.

Pe porțiunile unde viteza de proiectare nu poate fi asigurată, din cauza razelor de racordare în plan vertical mai mici decât cele prevăzute de STAS 10144/3-1991, se va micșora viteza de proiectare cu 10, 15, 20 km/h cu indicarea acesteia în teren prin panouri verticale la punctele respective sau pe lungimile de stradă respective.

Pentru aceste derogări de la STAS 10144/3-1991 se va lua și avizul beneficiarul drumului.

Profilul transversal

În conformitate cu Ordinul M.T. nr.49/98 (Norme tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane), pct. 3.1, strada Pomilor-Etapa 1 analizată, se va încadra la categoria a III-a.

În conformitate cu SR 10144-1:2024 străzile de categoria III cu două benzi de circulație, au partea carosabilă de 6,00 sau 7,00 m și trotuare, (t), cu lățimi minime de 1,80 m.

Trotuarele se proiectează, în mod curent, pe ambele părți ale străzilor, în lungul acestora.

La străzile din localitățile urbane, trotuarele se proiectează separat de partea carosabilă printr-o fâșie dedicată amplasării spațiilor verzi, a plantației și a rețelelor tehnico-edilitare supraterane. Lățimea acestor fâșii libere va fi recomandat 1,00 m la străzile de categoria III, dar numai în cazul în care distanța dintre fronturile construcțiilor de pe părțile laterale ale străzilor permite proiectarea fâșiilor dedicate amplasării spațiilor verzi; în caz contrar, trotuarele vor fi proiectate adiacent părții carosabile

Având în vedere cele de mai sus, având în vedere spațiul aflat la dispoziție recomand aplicarea următorului profil, adaptat la condițiile din amplasament :

- | | |
|---|---------------|
| ▪ Partea carosabilă | 2x 3,00 m; |
| ▪ Benzi de circulație | 2; |
| ▪ Trotuare | 2 x min.1,20; |
| ▪ Panta transversala pe partea carosabila : | 2,5%; |
| ▪ Panta transversala pe trotuare: | 1,0+2.0%; |

Panta transversala a părții carosabile poate să fie sub forma de acoperiș sau unică, funcție de modul de colectare adoptat pentru apele de pe platforma străzii respective, cu respectarea valorii specifice fiecărei îmbrăcăminti rutiere (2,5% pentru îmbrăcăminti bituminoase, 2% la îmbrăcăminti din beton de ciment).

Partea carosabila a străzilor și trotuarelor va fi încadrată de borduri de beton/piatra naturala, montate pe fundații de beton.

Structura rutieră carosabil

Modernizarea străzii Pomilor-Etapa 1 din Municipiul Târgu Mureș supusa expertizei se va realiza cu structura de rezistență calculată de către proiectant, funcție de caracteristicile terenului de fundare, zonei climatice, regimului hidrologic și a traficului actual și de prognoza (determinat conform AND 584-2012).

Partea carosabilă prezintă în momentul de față o serie de defecțiuni de tipul denivelărilor și gropilor (vezi Anexa 1 - Foto relevante), fapt care împiedică desfășurarea normală a circulației.

Problema generală a străzii este ca proprietățile se afla amplasate la cota carosabilului. O ranforsare nu este posibilă pentru că ar deranja accesul în curți și ar putea introduce apele în curțile și casele cetățenilor.

Strada are o zestre variabilă de cca.32 de cm de balast și piatră.

Structura de rezistență proiectată pentru modernizarea străzii Pomilor-Etapa 1 va putea fi suplă sau rigidă, conform Normativului PD 177-2001 sau a Normativului NP 081-2002, rezultată în baza calculului de dimensionare efectuat de către proiectant. Structura rutieră proiectată se va verifica la acțiunea îngheț-dezghețului (STAS 1709-1/90, STAS 1709/2-90 și STAS 1709/3-90).

Grosimea finală a straturilor va rezulta după această verificare.

Ținând seama de traficul de perspectivă, se recomandă să se realizeze o structură rutieră corespunzătoare clasei de trafic. Se recomandă următoarele structuri :

Varianta 1

- 4 cm strat de uzură din beton asfaltic BA 16 rul 50/70 conform SR EN 13108-1:2016 (BA 16 conform AND 605/2016);
- 6 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis BAD22.4 leg 50/70, BADPC22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108-1:2016 (BAD 22.4, BADPC22.4 conform AND 605/2016);
- 20 cm strat de baza din piatră spartă, conform STAS 6400-84 și SR EN 13242+A1:2010/C91:2022;
- 30 cm strat de fundație din balast, conform STAS 6400-84 și SR EN 13242+A1:2010/C91:2022;
- 10 cm strat de forma din balast conform STAS 12253
- săpătură

sau

Varianta 2

- 20 cm îmbracaminte din beton rutier BcR 4.5;
- hârtie Kraft sau folie polietilenă;
- 2 cm nisip
- 30 cm strat de fundație din balast, conform STAS 6400-84 și SR EN 13242+A1:2010/C91:2022;
- 10 cm strat de forma din balast conform STAS 12253
- săpătură

Avantajele Variantei 1 suplă în comparație cu Varianta 2 rigidă sunt următoarele:

- Costuri ale investiției inițiale mai reduse;
- Creșterea ratei interne de rentabilitate;
- Durată de execuție a lucrărilor redusă;
- Posibilitatea desfășurării traficului auto pe stratul de piatră spartă imediat după execuție;
- Utilizarea pietrei sparte în alcătuirea sistemelor rutiere conferă un comportament elastic compatibil cu tipul de pământ din patul drumului
- Strada poate fi utilizată de participanții la trafic și pe perioada execuției, fără a fi necesară închiderea acesteia pe perioada întăririi betonului

Capacitatea portantă și gradul de compactare la nivelul superior al terasamentelor și al stratului de forma va fi stipulată prin caietele de sarcini ale documentației tehnice care urmează să fie elaborată, conform normativelor în vigoare: AND 530, Indicativ CD31-2002 etc.

Capacitatea portantă la nivelul stratului de balast va fi conform prevederilor normativului CD31-2002, iar cea pe stratul de piatră spartă va fi stipulată în Caietul de Sarcini al documentației faza PT.

Lucrările de terasamente trebuie să corespundă prevederilor STAS 2914-84 în ceea ce privește capacitatea portantă, gradul de compactare.

Structura rutieră va trebui să fie întreținută ulterior, conform prevederilor Normativului AND 554.

Trotuare

La amenajarea trotuarelor Proiectantul va ține seama de cerințele din cap.6 al Standardului SR 10144-2/24.

Se recomandă următoarele Variante de structuri rutiere ptr. trotuare:

Varianta 1

- 3 cm beton asfaltic BA8 rul 50/70 pentru stratul de uzură



- 10 cm strat de baza din beton C25/30 prevăzut cu rosturi tăiate la 2m interdistanta
- 20 cm balast

sau

Varianta 2

- 6+8 cm pavaj din pavele de beton
- 3-4 cm nisip sau mortar de ciment
- 12 cm balast stabilizat
- 20 cm strat din balast

Expertul tehnic recomanda Varianta 1.

Bordurile pentru încadrarea trotuarelor vor fi din beton de ciment 15x25 cm spre carosabil, și borduri 10 x 15 cm spre proprietăți, pozate pe un strat de beton de ciment. Dacă nu este spațiu se poate renunța la bordura spre proprietăți. La colturile străzilor și la intersecții cu alte străzi, dacă nu sunt în apropiere accese auto amenajate, se vor realiza borduri înclinate pentru accesul persoanelor cu dizabilități fizice.

Trotuarele vor avea panta transversală unică de 1-2 %.

Clasa betoanelor utilizate pentru lucrările la trotuare se vor alege în funcție de recomandările Indicativului NE 012/2-2022 și a Codului de practică pentru producerea betonului (CP 012/1-2007).

Scurgerea apelor

Scurgerea apelor se va realiza în primul rând prin pantele transversale și longitudinale proiectate, astfel încât să ajungă la bordura. De aici Proiectantul va găsi soluții pentru evacuarea apelor în canalizarea pluvială a orașului sau la un emisar natural.

Capacele căminelor intersectate de traseele proiectate se vor ridica la cotă.

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. Această sarcină 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 unui drum.

Străzile laterale

Intersecțiile cu alte străzi laterale vor fi amenajate corespunzător, ținând seama și de prevederile Normativului CD 173-2001. Prin proiectare se vor crea condiții de vizibilitate, vor fi corelate elementele din plan, lung și profil transversal astfel încât circulația să se poată desfășura în condiții de siguranță și confort.

Străzile laterale se vor amenaja pe o lungime de min. 10 m și pe lățimea aflată în domeniul public cu aceeași structura rutieră recomandată pentru strada care face obiectul acestei investiții.

Se vor monta tuburi la drumurile laterale unde sunt necesare podețe sau se vor realiza rigole dreptunghiulare acoperite carosabile pentru asigurarea continuității scurgerii apelor.

Accese auto în proprietati

Realizarea accesului la proprietati se va face prin coborarea bordurii.

Lucrări de consolidare

Zonele moi cu capacitate portantă redusă identificate în patul străzii investigate vor fi tratate cu un blocaj de piatră de minim 30 cm grosime, peste care se va așterne fundația, conform soluțiilor descrise mai sus.

Siguranța circulației

Pentru siguranța circulației se vor realiza lucrări de semnalizare verticală (indicatoare de circulație) și orizontală (marcaje rutiere) în scopul prevenirii posibilelor accidente de circulație.

Indicatoarele rutiere se vor confecționa și monta conform SR 1848, 1,2,3. Marcajele se vor executa conform SR 1848-7.

Rezistența și stabilitatea la sarcini statice, dinamice și seismice

Soluțiile de modernizare rezultate în urma analizelor și evaluărilor efectuate în cadrul lucrărilor, vor fi astfel stabilite încât să ateste rezistența la solicitările dinamice datorită traficului, să asigure siguranța în exploatare și protecția împotriva zgometelor pe toată durata de serviciu a drumurilor. Vor fi luate în considerare soluții în conformitate cu prevederile celor mai recente normative din domeniu, care garantează îndeplinirea tuturor cerințelor privind funcționarea, securitatea și fiabilitatea lucrărilor proiectate, normative avizate de Compania Națională de Administrație și Întreținere a Drumurilor, cum sunt: AND 540, AND 550, AND 554, AND 565, ORD. MT 1296.

Aceste soluții vor fi în conformitate cu Normele Europene și vor asigura rezistența și stabilitatea lucrărilor atât la sarcini statice cât și la cele dinamice și îmbunătățirea caracteristicilor de suprafață prin:

- sporirea stabilității la deformății permanente



- rezistențe sporite la făgășuire
- rezistențe la alunecare sporite (stabilitatea corpului drumului)
- evacuarea mai rapidă a apelor
- diminuarea fenomenului de acvaplanare
- rezistență la îngheț – dezgheț sporită

Siguranța în exploatare

Pentru modernizare se va urmări în permanență ca prin soluțiile recomandate să se realizeze siguranța în exploatare a lucrărilor, obiectiv prioritar în activitatea de administrare a rețelei de drumuri.

La amenajare se recomandă utilizarea numai a materialelor agrementate tehnic și cu termene de garanție care să se încadreze în durata de viață estimată.

Dacă rețelele existente în zonă vor fi afectate de lucrările proiectate, dar acestea vor fi refăcute funcție de condițiile impuse de avizatori prin avizele de principiu.

Evaluarea impactului asupra mediului

Investiția nu presupune impact semnificativ asupra mediului, materialele asfaltice putând fi atent gestionate și manipulate. La depozitarea carburanților și alimentarea cu carburant a utilajelor, se vor lua măsuri speciale pentru a nu exista scurgeri care să afecteze apele de suprafață sau apele freatice prin infiltrație.

Procesul tehnologic de execuție va afecta locuințele din zona. Zgomotul dezvoltat în zona de lucru, va duce la creșterea nivelului de zgomot în zona din jurul zonei de execuție a lucrărilor pe o perioadă scurtă de timp. Emisiile de noxe pot avea unele efecte asupra lucrărilor, care se manifesta doar local și sunt curențe pentru o activitate ca aceasta (tip șantier).

Analizând posibilul impact negativ al procesului tehnologic de execuție asupra factorilor de mediu, se poate afirma că sănătatea populației din zona nu va fi afectată de execuția lucrărilor și nu vor fi introduse efecte negative suplimentare asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei sau din punct de vedere al zgomotului și peisajului. Nu vor fi afectate obiective de interes cultural sau istoric. Prin executarea lucrărilor vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social.

Influența asupra factorilor de mediu se va datora eliminării emisiei diverselor noxe din zona amplasamentului, ceea ce va avea un efect pozitiv asupra mediului înconjurător.

În ansamblu, se poate aprecia că din punct de vedere al mediului ambiant, lucrările ce fac obiectul prezentului proiect, nu vor introduce disfuncționalități suplimentare față de situația actuală, ci dimpotrivă vor avea un efect pozitiv.

După realizarea lucrărilor proiectate se vor reface toate suprafețele de teren afectate, iar deșeurile rezultate, se vor elimina de către executantul lucrării în locuri special amenajate și puse la dispoziție de Primăria Târgu Mureș.

La proiectare, execuție și în exploatarea construcțiilor din prezenta documentație se vor respecta prevederile legii protecției mediului nr. 137/95 din 2000 și legea 107/1996 privind protecția apelor, de asemenea se vor avea în vedere prevederile legislației specifice în vigoare.

Managementul traficului în timpul execuției lucrărilor

Lucrările de modernizare se vor executa sub circulație, pe tronsoane bine determinate în concordanță cu tehnologiile de execuție și natura intervențiilor.

Pe parcursul execuției, lucrările vor fi semnalizate conform "Normelor metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului".

Termenul de valabilitate al prezentei expertize tehnice este 24 luni.

Expertiza tehnică își încetează valabilitatea înainte de perioada maximă de 24 luni, în următoarele situații :

- a) Modificarea situației existente prin efectuarea de către beneficiar a unor lucrări definitive pe amplasamentul lucrărilor proiectate, fără înștiințarea și acceptul expertului tehnic.
- b) Dacă au avut loc intervenții de înlocuire sau reparare a rețelelor de utilități existente sau introducerea unor rețele noi, pe traseul sau amplasamentul lucrărilor expertizate, aceste lucrări aducând modificări structurale și/sau a cotelor structurilor expertizate.
- c) Calamități naturale (inundații, cutremure, incendii, etc.) ce afectează lucrările expertizate.

Februarie 2026

Expert tehnic Construcții Drumuri A4,B2,D
Ing. Popescu A. Nicolae



Anexa 1- Anexa Fotografica



