



ANEXA NR.1

NOTA CONCEPTUALA

Servicii de elaborare(proiectare) a documentatiei faza Studiu de fezabilitate pentru obiectivul de investitii „**Sistematizare pe verticala str. 1 Decembrie 1918, zona ANL**”

Nota conceptuala face parte integranta din documentatia de atribuire si constituie ansamblul cerintelor pe baza carora se elaboreaza, de catre fiecare ofertant, propunerea tehnica si financiara pentru elaborare: Studiu de fezabilitate pentru obiectivul de investitii „**Sistematizare pe verticala str. 1 Decembrie 1918, zona ANL**”

1. Informații generale

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

„**Sistematizare pe verticala str. 1 Decembrie 1918, zona ANL**”, municipiul Beius, jud.Bihor

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

PRIMARUL MUNICIPIULUI BEIUS, Ec.POPA GABRIEL CATALIN

1.3. Ordonator de credite (secundar, terțiar) Nu e cazul

1.4. Beneficiarul investiției

U. A. T. MUNICIPIUL BEIUS

Obiectivul principal al contractului:

- prestarea de servicii de elaborare(proiectare): Studiu de fezabilitate pentru obiectivul de investitii „**Sistematizare pe verticala str. 1 Decembrie 1918, zona ANL**”

2. Necesitatea si oportunitatea obiectivului de investitii propus

2.1. Scurta prezentare:

a) Deficiente ale situatiei actuale:

Având în vedere dezvoltarea zonei din cartierul ANL unde urmeaza sa fie dat in folosinta un nou bloc de locuinte pentru tineri nu exista in momentul de fata locuri de parcare suficiente pentru locatari.

De asemenea zona nu are o rigola de preluare a apelor pluviale si fiindca nu este amenajata, in perioadele cu ploi se formeaza noroi si baltirea apei.

b) Efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investitii:

- infiintarea de noi locuri de parcare si fluidizarea traficului in zona;
- îmbunătățirea infrastructurii de bază în spațiul urban;
- infrumusetarea zonei prin amenajarea parcarii si a spatiilor verzi;
- creșterea numărului de parcare în vederea unei dezvoltări durabile;

c) Impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții:

- aglomerarea masinilor si aspectul impropriu al zonei, zona destul de populata în special de familii cu copii.

2.2. Prezentarea, după caz, a obiectivelor de investiții cu aceleași funcțiuni sau funcțiuni similare cu obiectivul de investiții propus, existente în zonă, în vederea justificării necesității realizării obiectivului de investiții propus : Exista obiective similare adica parcare dar suprafata este insuficienta.

2.3. Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus:
Lucrările prevăzute în prezentul proiect se încadrează în „*Strategia de dezvoltare economică-socială a municipiului Beius*”.

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

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

- înființarea de noi locuri de parcare si fluidizarea traficului in zona;
- îmbunătățirea infrastructurii de bază în spațiul urban;
- înfrumusetarea zonei prin amenajarea parcarii si a spatiilor verzi;
- creșterea numărului de parcare în vederea unei dezvoltări durabile;

3. Estimarea suportabilității investiției publice

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

Costul general al investitiei este estimat la 500.000 lei cu TVA (proiectare faza PT si executie).

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

Costul pentru proiectare al investitiei faza SF este de 50.000 lei cu TVA.

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

Finanțarea obiectivului se va realiza din surse proprii sau atrase.

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

Conform certificatului de urbanism, zona pentru care se propune a fi elaborat studiul de fezabilitate este situata in intravilanul municipiului Beius.

5. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus pentru realizarea obiectivului de investiții:

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

Se propune amenajarea amplasamentului din cartierul ANL, str. 1 Decembrie 1918, nr.50/A, in principal in fata blocului nou- construit pe Nr. Cadastral nr.101777. in partea de est a orasului. Suprafata aproximativa de amenajat este de 1.692 mp din totalul de 2606 mp cuprinsa in planul de amplasament..

De asemenea pe, amplasament exista retele de utilitati de apa – canal, termoficare, electrice, de date si voce.

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

- accesul la amplasament se poate face din strada 1 Decembrie 1918.
- prin realizarea obiectivului de investitii toata aceasta zona va fi modernizata conform standardelor;

c) surse de poluare existente în zonă; - masini;

d) particularități de relief;

Regiunea depresionară a Beiușului are o geneză și o evoluție paleogeografică legată de zonele înconjurătoare, de Munții Apuseni și de Câmpia de Vest (Câmpia Banato-Crișană). Regiunea depresionară s-a scufundat față de munții înconjurători în timpul neozoicului, mai exact în badenian, ca și celelalte depresiuni din vestul Munților Apuseni: Vad-Borod, Zarandului, Șimleului. Depresiunea s-a scufundat pe linii de falii față de munții limitrofi, continuitatea existentă cândva între Munții Bihor-Vlădeasa și Codru-Moma se află azi scufundată la circa 300 m față de suprafață. Peste acest fundament permo-triasic, care se ivește la zi în unele locuri, s-au depus depozite sedimentare neozoice datorită mărilor care s-au succedat în acest bazin sedimentar, ultima mare care a invadat regiunea a fost în timpul pliocenului (acum circa 5 milioane de ani în urmă), după care zona Beiuș a devenit subaeriană, sedimentele depuse anterior fiind apoi modelate rezultând relieful actual. Modelarea reliefului a fost dată, în primul rând, de către râurile care urmăreau marea în retragere.

Râurile nu numai că au dat un relief de eroziune dar au determinat și acumulări aluvionare de-a lungul luncilor lor, în timpul cuaternarului.

În sedimentele marine depuse de fostele mări, râurile au modelat dealurile actuale ale depresiunii, dealuri care au o structură piemontană (adică, stratele înclină lin spre axul depresiunii), mai reprezentativ fiind Piemontul Buduresei, dealuri care ajung la circa 500-600 m la contactul cu munții și coboară la cca 225-230 m spre centrul depresiunii. În unele cazuri, dealurile închid mici depresiuni, ocupate de așezări umane. Se remarcă și faptul că dealurile sunt mai extinse în est, la baza Munților Bihor-Vlădeasa și Pădurii Craiului, și mai slab extinse la baza Munților Codru-Moma. Faptul se datorează vigurozității mai accentuate a râurilor care vin dinspre est.

O altă categorie de relief reprezentativ este lunca. Se remarcă, în primul rând, Lunca Crișului Negru, intens cultivată și umanizată, ca și luncile râurilor afluențe: ale Crișului Băița, Crișului Pietros, Nimăieștiului, Roșiei, Holodului, Topei etc. Luncile sunt locuite și ocupate în agricultură, cu tot riscul revărsărilor și inundațiilor. În general, litologia depresiunii cuprinde nisip, pietrișuri, gresii și conglomerate, iar în unele locuri argile.

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

- în zona există rețea de apă, canalizare menajeră și pluvială, rețea RDS, rețea de apă geotermală, Telekom, potrivit informațiilor pe care le detinem;

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

- în funcție de realitatea din teren coroborat cu contractele încheiate de municipiul Beiuș cu proprietarii rețelilor, respectiv cu avizele obținute;

- se vor cuprinde în documentația tehnico – economică, lucrările de relocare/protejare necesare dacă va fi cazul.

g) posibile obligații de servitute; Nu sunt cunoscute în această etapă;

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

-

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

- PUG al municipiului Beiuș, PUZ și orice document de urbanism în vigoare;

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

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

a) destinație și funcțiuni;

- se dorește ca prin implementarea obiectivului de investiții să se realizeze amenajarea locurilor de parcare, alei și accese în vederea satisfacerii nevoilor cetățenilor;
- prin realizarea obiectivului de investiții se urmărește asigurarea spațiilor de parcare necesare locuitorilor din perimetrul menționat;
- în acest context se va încerca prin documentația tehnico – economică ce se va elabora, utilizarea eficientă a întregului spațiu de parcare disponibil, asigurarea rețelei de canalizare rețelei de canalizare pluvială în vederea preluării corespunzătoare a apelor pluviale de pe toată suprafața investiției, decolmatarea și evacuarea apelor din subsolul clădirii;
- realizarea unui iluminat corespunzător cu destinația obiectivului de investiții;

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

- dimensionarea structurii ce urmează a fi proiectată se va face de către proiectant prin grija acestuia, la momentul elaborării documentației ținându-se cont de datele reale de trafic, luându-se în calcul și datele de perspectivă pe următorii ani, coroborat și cu prevederile actelor normative în vigoare;
- se vor depune în format electronic planurile de situație cu limitele proiectate pentru obiectivul de investiție în vederea stabilirii situației juridice a terenurilor afectate și obținerea actelor care să confere dreptul de a obține autorizația de construire pentru executia lucrărilor;
- se vor realiza lucrări de amenajare parcuri și alei de acces la acestea,;
- se va asigura scurgerea apelor pluviale de pe amplasamentul nou realizat;
- se va asigura iluminatul public;
- se vor avea în vedere cotele rețelelor existente;
- se vor așeza la cota carosabilului gurile de scurgere, capacele de camine, hidranții, vanele de linie, robinetele de concesie etc. dacă este cazul;
- se va avea în vedere posibilitatea instalării de stații pentru încărcarea vehiculelor electrice;
- se va ține cont de accesul persoanelor cu dizabilități;
- vor fi prevăzute indicatoare de circulație și marcajele corespunzătoare.

c) nivelul de echipare, de finisare și de dotare, exigențe tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare;

- locurile de parcare vor fi marcate și numerotate, se va asigura scurgerea apelor pluviale de pe amplasament, se va asigura iluminatul public al amplasamentului.

d) durata minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse;

Conform Hotărâre nr.2139 din 30 noiembrie 2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, Cap.1.3.7.2. – durata normală de funcționare a strazilor cu îmbrăcăminte din beton asfaltic sau pavaj pe fundație suplă este de 20-30 ani.

f) număr estimat de utilizatori;

- Pe baza datelor reale de trafic, care se vor obține de proiectant la momentul elaborării documentației și vor fi preluate în cadrul auditului de siguranță circulației, luându-se în calcul și datele de perspectivă pe următorii ani, coroborat cu prevederile actelor normative în vigoare va rezulta numărul real al utilizatorilor. Se estimează a se adăuga în jur de 50 de utilizatori.

7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:

- Studiului de fezabilitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții; Nu este cazul
 - documentațiile se vor elabora în volume distincte, pe faze de proiectare:
 - studiul topografic – 3 exemplare;
 - SF Studiu de fezabilitate – 3 exemplare
 - studiul topografic va fi verificat de către Primăria Municipiului Beius ;
 - studiul topografic va fi vizat de OCPI

- se va stabili categoria de importanță a lucrării;
- documentațiile tehnice se vor întocmi în sistem stereografic 1970;
- proiectantul va elabora documentațiile pentru avize / acorduri / autorizații, le va depune direct la unitățile avizatoare, le va susține (acolo unde e cazul) și va obține avizele / acordurile / autorizațiile aferente; certificatul de urbanism se va pune la dispoziția proiectantului;
- documentația pentru obținerea avizelor se va redacta în 2 exemplare pentru fiecare avizator și va conține: memoriu tehnic, plan de situație sc 1:500; fișa tehnică/cerere tip completată/semnată și ștampilată; certificat de urbanism;
- documentația pentru obținerea avizului Poliției Rutiere (daca e cazul) precum și a Comisiei de Circulație se va întocmi în câte două exemplare și va conține certificatul de urbanism aferent, memoriu tehnic, plan de încadrare, plan de marcaje și indicatoare sc. 1:500;
- documentația pentru Agenția pentru Protecția Mediului se va elabora conform conținutului cadru prevăzut în anexa 5 din Ordinul 135/2010 privind aprobarea Metodologiei de aplicare a evaluării impactului asupra mediului pentru proiecte publice și private, se va specifica și justifica necesitatea sacrificării unor arbori (dacă va fi cazul);
- taxele pentru obținerea avizelor, acordurilor, altor studii necesare, care vor sta la baza elaborării documentațiilor, vor fi achitate de către proiectant și vor fi cuprinse în pretul ofertei;
- documentația tehnico-economică se va preda și pe suport magnetic, planul de situație se va preda și în format editabil (.dwg sau .dxf);
- în estimarea lucrărilor proiectantul va avea în vedere inclusiv cheltuielile privind transportul și depozitarea deșeurilor nepericuloase rezultate în urma procesului de execuție, conform Hotărâre nr. 1.061 din 10 septembrie 2008 privind transportul deșeurilor periculoase și nepericuloase pe teritoriul României – cheltuielile se vor cuprinde în cheltuielile indirecte cu precizarea în documentație;
- se vor preda inclusiv antemăsurătorile pe categorii de lucrări și pe obiecte și se vor întocmi liste de cantități de lucrări cu încadrare în articole de deviz conform Indicator de norme de deviz 1981;
- se vor elabora extrasele de materiale, manoperă, utilaj și transport;
- se va elabora planul de securitate și sanatare;
- documentațiile se vor elabora cu respectarea legislației în vigoare la data predării acestora.

Conținutul documentațiilor va respecta întocmai prevederile legale în vigoare, vor fi complete, în concordanță cu tema de proiectare și cu realitatea din teren.

Toată documentația aferentă proiectului elaborată sub orice formă este și va rămâne în proprietatea Consiliului Local al municipiului Beius – Primăriei municipiului Beius.

Intocmirea prezentei „Note conceptuale” este realizată în conformitate cu următoarele prevederi legale:

HG907/2016, art.1, alin.2, lit.(a) și art.5, alin.2, potrivit cărora „elaborarea studiului de fezabilitate, după caz, a studiului de fezabilitate ori a documentației de avizare a lucrărilor de intervenții este condiționată de aprobarea prealabilă de către beneficiar a notei conceptuale și a temei de proiectare, prevăzute la art.3 și art.4 din HG907/2016.

Art.3 și art.4 din HG907/2016 contin anexele cadru pentru întocmirea notei conceptuale și a temei de proiectare.

Aprobat

Sef Birou tehnic
Ing. BUDAU VASILE



Intocmit

Consilier superior
Ing. Dan Rodica

