



ROMÂNIA
JUDEȚUL HARGHITA
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI
MIERCUREA – CIUC

HOTĂRÂREA Nr.62/2019

pentru modificarea și completarea Hotărârii nr. 378/2018 privind aprobarea Studiului de Fezabilitate pentru investiția: „Dezvoltarea infrastructurii de mobilitate nemotorizată și creșterea siguranței în zona Căii Ferate și str. Harghita din Municipiul Miercurea Ciuc, cu modificările și completările ulterioare”

Consiliul Local al Municipiului Miercurea-Ciuc, întrunit în ședința extraordinară din data de 25 martie 2019;

Analizând Expunerea de motive nr. 5425 din data de 19.03.2019 și Raportul de specialitate înregistrate cu nr. 5427 din data de 19.03.2019 întocmit de Direcția managementul proiectelor, achiziții publice și investiții;

Având în vedere prevederile Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice;

Luând în considerare prevederile art. 44 alineatul (1) din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere Hotărârea Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare;

Conform Ghidului solicitantului aferent POR 2014-2020, axa prioritară 4, prioritatea de investiții 4.1 Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană durabilă, cu modificările și completările ulterioare;

Lucrarea, aparținând Domeniul public al Municipiului Miercurea-Ciuc, conform Hotărârii Consiliului Local Municipal Miercurea-Ciuc nr. 6/2008, este prevăzută în Lista de investiții, la Venituri proprii și subvenții, la Cap. Cap. 84.02 Transporturi, aprobată prin Hotărârea nr. 2/2019 al Consiliului Local al Municipiului Miercurea-Ciuc privind aprobarea utilizării excedentului din anul precedent pentru cheltuieli de dezvoltare, precum și în Hotărârea nr. 34/2018 privind aprobarea Bugetului de venituri și cheltuieli pe anii 2018-2021 al Municipiului Miercurea-Ciuc respectiv modificarea și completarea Hotărârii nr.4 din 2018;

Având în vedere prevederile art. 71 alin din Ordonanța de Urgență nr. 114/2018 cu modificările și completările ulterioare, respectiv prevederile Instrucțiunii nr. 112/2019 al Ministerului Dezvoltării Regionale, și Administrației Publice, Direcția Generală POR;

Ținând cont de prevederile art. 291, alin (1), lit.b) Legii nr. 227/2015 privind Codul fiscal, cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul prevederilor art. 36, alin. (2). literele b), c) și d) și alin. (4) litera d) și e), alin. (6), art. 39 alin. (1), art. 45 alin. (2) litera e) și art. 115, alin. 1), litera b) din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE

Art.I. Se aprobă modificarea art. 1 al Hotărârii nr. 378/2018 după cum urmează :

”Art. 1 Se aprobă Studiul de Fezabilitate pentru investiția: „Dezvoltarea infrastructurii de mobilitate nemotorizată și creșterea siguranței în zona Căii Ferate și str. Harghita din Municipiul Miercurea Ciuc” proiect elaborat de S.C. BRIDGE CONSULT SRL, din Miercurea-Ciuc, finanțat din bugetul



local, care cuprinde principalele caracteristici, precum și indicatori tehnico-economici ai investiției, după cum urmează :

1.) Valoarea estimată a lucrării:

Valoarea totală a investiției este de	20.354.391,85 lei inclusiv TVA 19%;
Valoarea C+M a investiției este de	16.364.020,15 lei inclusiv TVA 19%.

2.) Durata de realizare a execuției: 12 luni”

Art. II. Se aprobă descrierea investiției și prezentarea indicatorilor tehnico economici conform anexei 1, care face parte integrantă din prezenta hotărâre

Art. III. Cu aducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se însărcinează viceprimarul municipiului Füleki Zoltán Ladislau, Direcția managementul proiectelor, achiziții publice și investiții, Direcția economică - Compartimentul financiar contabil și control financiar de gestiune din cadrul aparatului de specialitate al primarului municipiului Miercurea-Ciuc.

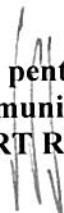
Art. IV. Prezenta hotărâre se comunică:

- a) Instituției Prefectului Județului Harghita;
- b) Primarul municipiului Miercurea-Ciuc, dl. Ráduly Róbert Kálmán;
- c) Viceprimarul municipiului Miercurea-Ciuc, dl. Szőke Domokos;
- d) Viceprimarul municipiului Miercurea-Ciuc, dl. Füleki Zoltán Ladislau.
- e) Biroului de investiții;
- f) Biroului de achiziții publice;
- g) Direcției managementul proiectelor, achiziții publice și investiții;
- h) Direcției economice- Compartimentul financiar contabil și control financiar de gestiune;
- i) SC BRIDGE CONSULT SRL, din Miercurea-Ciuc

Președintele ședinței
ANDRÁS HUNOR-JENŐ



Contrasemnează pentru legalitate –
Secretarul municipiului
WOHLFART RUDOLF



Descrierea investiției și prezentarea indicatorilor tehnico-economici pentru proiectul

„Reducerea emisiilor de carbon în Municipiul Miercurea Ciuc prin investiții bazate pe Planul de Mobilitate Urbana Durabila”

Denumirea documentației tehnico-economice/componenta: "DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII DE MOBILITATE NEMOTORIZATA SI CRESTEREA SIGURANTEI IN ZONA CAII FERATE SI STRADA HARGHITA DIN MUNICIPIUL MIERCUREA CIUC"

Situatia actuala

Conform PMUD, cel mai raspandit mod de deplasare este cel pietonal, in zona centrala a orasului fiind de peste 50%, iar in zonele exterioare in jurul a 30%. Trebuie mentionat, ca in anumite directii deplasarea pietonala este fortata de lipsa transportului public (zona industriala din partea vestica al orasului, unde zilnic mii de oameni se deplaseaza pe jos). In Miercurea Ciuc exista o traditie privind utilizarea bicicletei in deplasările zilnice. Pe baza sondajul si a vizitelor de teren realizate in cadrul PMUD, s-a concluzionat, ca fiecare categorie sociala si grupa de varsta a locuitorilor utilizeaza in mod regulat bicicleta. Insa reseaua actuala de piste pentru biciclete nu asigura standardele necesare pentru aceasta categorie de calatori. Reteaua este discontinua, cu obstacole si in mai multe puncte nu asigura legatura directa dintre locul de pornire si destinatie.

Obiectivul investitiei

Cresterea gradului de deplasare utilizand mijloace de transport nemotorizate prin crearea unei infrastructuri dedicata pietonilor si biciclistilor, separata de traficul greu motorizat, menita sa reduca timpii de deplasare si sa creasca calitatea vietii cetatenilor.

Oportunitatea realizarii pasajului:

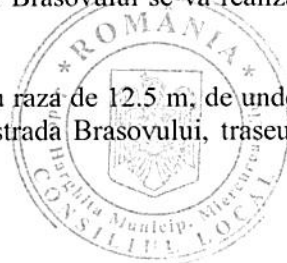
- suprafata generoasa prin prezenta pietii Garii respectiv cea de pe langa strada Oborului asigura posibilitatea amplasarii rampelor de acces la pasaj;
- piata Garii se afla in imediata vecinatate a autogarei, si este spatiul centralizator al circulatiei pietonale, de biciclisi, si al transportului in comun din centrul municipiului;
- calea ferata imparte zona rezidentiala cu regim redus de inaltime de pe strada Bailor si a strazii Vörösmarty, fara posibilitate de trecere adecvata si sigura;
- pasajul subteran existent a fost lasat in paragina, este inutilizabil si apartine imobilului aflat in proprietatea CFR. Acest pasaj existent are accesul prin scari, iar nu exista spatiu pentru realizarea rampelor necesare accesului ciclist. Alta problema este faptul ca pasajul subteran existent nu rezolva trecerea peste strada Brasovului, o artera principala de circulatie cu 4 benzi, care asigura circulatia de tranzit in directia Nord-Sud.

Solutii de traseu analizate:

Varianta A: prima varianta o reprezinta crearea trecerii perpendiculare pe directia liniilor de cale ferata, pe langa cladirea garii CFR, cu rampa de acces estic paralel cu fatada blocului de locuinte P+4, la o distanta de 10 m de la aceasta. Aceasta varianta necesita demolarea constructiei destinate biroului politiei CFR, eventual asigurarea unui spatiu similar in cala podului creat.

Subvarianta A: aceeași rezolvare, traversarea liniilor CF paralel cu cladirea garii CFR si biroul politiei CFR in coridorul existent liber de constructii insa traversarea strazii Brasovului se va realiza nu perpendicular ci cu o usoara deviere (cca. 8-10 grade).

Varianta B: rampa estica se face din centrul pietii Garii in forma spiralata cu raza de 12.5 m, de unde se trece oblic pe axa strazii Brasovului (cca 45 grade). Odata trecuta de strada Brasovului, traseul pasajului ar reveni la perpendicular pe linia caii ferate.



Subvarianta B, trecerea peste calea ferata la 45 de grade, si realizarea rampei de coborare vestica in spatiul dintre str. Obor si str. Bailor, realizand acces direct la cea din urma. Necesita exproprierea si demolarea imobilelor. Aceasta varianta ar crea solutia optima din punct de vedere al circulatiei, dar cu compromisuri tehnice (trecerea pe diagonala creaza o deschidere reala mai mare pentru pasarela).

Analizand argumentele pro si contra se ajunge la Subvarianta A ca propunere finala pentru pasaj.

Identificarea scenariilor/optiunilor tehnico-economice (minimum doua) si analiza detaliata a acestora

SOLUTIA I – prevede supratraversarea pachetului linii CF din zona garii CFR Miercurea Ciuc printr-o structura de arc cu calea la mijloc cu deschiderea de 70,0m. Suprastructura va fi realizata dintr-un tablier metalic cu 4 grinzi in sectiune.

Avantaje:

- Structura din metal este mai usoara decat una de beton si prezinta avantajul de a putea fi transportata si manipulata din tronsoane mici, usor de asamblat in amplasament;

Dezavantaje:

- Structura din metal necesita intretinere in timp prin vopsire anticoroziva periodica. Peste calea ferata necesita timpi de intrerupere a circulatiei, scoaterea de sub tensiune si desfacerea firului de contact. De asemenea operatia de sablare inainte de vopsire necesita masuri de protectie a prismului de cale ferata in vederea evitarii contaminarii acestuia cu materialul rezultat din sablarea tablierului.

SOLUTIA II – prevede supratraversarea pachetului linii CF din zona garii CFR Miercurea Ciuc printr-o structura de arc cu calea la mijloc cu deschiderea de 70,0m. Suprastructura va fi realizata dintr-un tablier din beton armat C30/37.

Avantaje:

- Structura din beton este mai usor de intretinut in timp si necesita interventii mult mai reduse fata de structura din metal cu privire la protectia tablierului.

Dezavantaje:

- Structura din beton necesita esafodaje pentru realizarea acesteia amplasate peste calea ferata. Se poate avea in vedere o executie semi-prefabricata a tablierului din tronsoane care ulterior vor fi monolitizate pe structura finala.

Comparatia scenariilor propuse din punct de vedere financiar:

SOLUTIA I:

Valoarea investitiei de baza conform devizelor pe obiect si a devizului general exclusiv TVA este : 20.470.683,16 lei

SOLUTIA II:

Valoarea investitiei de baza conform devizelor pe obiect si a devizului general exclusiv TVA este : 17.128.682,38 lei

Solutia aleasa

Din punct de vedere tehnic in cazul investitiei de fata solutia II este optima din considerentul intretinerii si durabilitatii in timp. Din punct de vedere financiar diferenta de costuri justifica adoptarea solutiei II.

Alte aspecte ale investitiei

Obstacolul traversat cu structura de arc: in sectiunea de interes aflata in imediata apropiere a garii Miercurea Ciuc sunt amplasate 10 linii CF dintre care doar 6 sunt functionale si deservesc persoanele in zona garii. Linia este electrificata.



Se are în vedere o deschidere minimă necesară de traversat de 70 m, fără reazem intermediar.
Se propune o structură de tip arc cu calea la mijloc, structura fiind cea mai simplă și economică pentru această deschidere.

Există, pe amândouă părțile suprafețe de rezemare pentru infrastructurile podului, de cca 15 metri lățime.

Se propune o parte carosabilă a pasajului de 3.5 m, care va asigura circulația simultană a pietonilor și a biciclistilor.

Se estimează o înălțime necesară de atins în zona CF de maxim 9.00 m. Accesul la pasaj se face prin rampe destinate ciclistilor, de minim 2.5 m lățime liberă, iar pentru pietoni, prin pachete de scări.

PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI

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;

Valoarea totală a investiției (lei fără TVA): 17.128.682,38 lei

Din care C+M: 13.751.277,44 lei

Valoarea totală a investiției (lei cu TVA): 20.354.391,85 lei

Din care C+M: 16.364.020,15 lei

b) alți indicatori care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare;

- Lungimea pistelor/traseelor pentru biciclete construite/modernizate/extinse (km):
 - lungime pasaj structură tip arc cu calea jos – 0,07 km;
 - lungime pasaj împreună cu extindere peste DN12 (strada Brașovului) – 0,126 km;
 - lungime rampa strada Brașovului – 0,167 km;
 - lungime rampa strada Obor – 0,195 km;
- Lungimea/suprafața traseelor/zonelor pietonale/semi-pietonale construite/modernizate/extinse (km/mp):
 - lungimea totală a traseelor noi construite: 0,488 km;
 - suprafața totală a traseelor noi construite: 1708 mp.

c) Durata estimată de execuție (luni): 12 luni

Miercurea Ciuc

__03.2019

Președinte de ședință

AVARAS' HUNOR - JENŐ

Secretarul Municipiului

WOHLFART RUDOLF

Proiectant

