



ROMÂNIA  
JUDEȚUL MUREȘ  
CONSILIUL LOCAL MUNICIPAL TÎRGU MUREȘ

## **HOTĂRÂREA nr. 370**

**din 29 noiembrie 2018**

privind aprobarea documentației tehnico-economice (faza D.A.L.I. conf. HG 907/2016) și a indicatorilor tehnico-economici, inclusiv anexa privind descrierea investiției, pentru proiectul: „Reamenajarea infrastructurii pe coridorul deservit de transportul public local pe zona vest-centru a Municipiului Tîrgu Mureș” propus a se finanța prin POR 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritate de investiții 4.e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbana

***Consiliul Local al Municipiului Tîrgu Mureș, întrunit în ședința ordinară de lucru,***

Văzând Expunerea de motive nr. 71.528/3.023 din 26.11.2018, prezentată de Direcția Tehnică, *privind aprobarea documentației tehnico-economice (faza D.A.L.I. conf. HG 907/2016) și a indicatorilor tehnico-economici, inclusiv anexa privind descrierea investiției, pentru proiectul: „Reamenajarea infrastructurii pe coridorul deservit de transportul public local pe zona vest-centru a Municipiului Tîrgu Mureș”, propus a se finanța prin POR 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritate de investiții 4.e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbana;*

În baza prevederilor HG 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 și a Ghidului de finanțare pentru POR 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritate de investiții 4.e, Obiectiv Specific 4.1;

În temeiul art. 36 alin. (1), alin.(4), lit.„a” și „d”, art. 45 alin. (2), și art.115 alin (1) lit.„b” din Legea nr. 215/2001, privind administrația publică locală, republicată cu modificările și completările ulterioare,

### **Hotărâște:**

**Art. 1.** Se aprobă, documentația tehnico-economică (faza D.A.L.I.) și a indicatorilor tehnico-economici aferenți - conform anexei nr.1, inclusiv anexa nr.2 privind descrierea investiției, pentru proiectul „Reamenajarea infrastructurii pe coridorul deservit de transportul public local pe zona vest-centru a Municipiului Tîrgu Mureș”, proiect propus spre finanțare prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 4, Prioritate de investiții 4.e, Obiectiv Specific 4.1 Reducerea emisiilor de carbon în municipiile reședință de județ prin investiții bazate pe planurile de mobilitate urbană.

**Art. 2.** Cu aducere la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri se încredințează Executivul Municipiului Tîrgu Mureș, prin Direcția Tehnică, Direcția Proiecte cu finanțare internațională, resurse umane, relații cu publicul și logistică și Direcția Economică.

**Art. 3.** În conformitate cu prevederile art.19 alin.(1), lit. „e”, din Legea nr. 340/2004, republicată, privind instituția prefectului și art. 3 alin.(1) din Legea nr. 554/2004, Legea contenciosului administrativ, prezenta Hotărâre se înaintează Prefectului Județului Mureș pentru exercitarea controlului de legalitate.

**Contrasemnează,**  
**p. Secretarul Municipiului Tîrgu Mureș**  
**director executiv D. J.C.A.A.P.L**  
**Cătană Dianora Monica**

**Președinte de ședință**  
**Papuc Sergiu Vasile**

Anexa nr.1 la HCL nr. \_\_\_\_\_ din data \_\_\_\_\_

### 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;

Valoare totală a investiției:

- **30.198.094,56** lei inclusiv TVA, echivalent **6.601.542,18** euro, (la curs 1 euro = 4.5744 lei)

din care C+M, **27.873.719,86** lei inclusiv TVA, echivalent **6.093.415,49** euro

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;

Capacități fizice:

<i>Indicatori tehnici – Reamenajare str. Gheorghe Doja</i>	<i>UM</i>	<i>Capacități</i>
<i>Lungime totală traseu</i>	km	3,870
<i>Suprafață carosabilă totală</i>	mp	82.260
<i>Suprafață carosabilă benzi de circulație</i>	mp	67.520
<i>Suprafață carosabilă benzi dedicate autobuze</i>	mp	14.740
<i>Suprafață trotuare</i>	mp	13.995
<i>Suprafață piste biciclete</i>	mp	2.020
<i>Borduri stradale 15x25 cm</i>	m	13.378
<i>Borduri trotuare 10 x15 cm</i>	m	8.740
<i>Lungime montare bolarzi</i>	m	5.645
<i>Borduri tip rampă</i>	Buc	5.208
<i>Arbori maturi plantați, cu grad ridicat retenție CO<sub>2</sub></i>	Buc	200
<i>Spațiu verde amenajat</i>	mp	2.200
<i>Indicatoare rutiere</i>	Buc.	70
<i>Stâlpi iluminat traseu carosabil, pietonal si velo (stâlpi noi)</i>	Buc	41
<i>Corpuri iluminat public tip LED – 144W</i>	Buc	225
<i>Stâlpi 6 m. iluminare treceri piet ni</i>	Buc	28
<i>Corpuri iluminat public tip LED – treceri pietoni</i>	Buc	30

c) indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții;

Tabelul următor prezintă indicatorii de impact aferenți implementării proiectului, în conformitate cu datele prelucrate în cadrul Studiului de trafic.

Categorie	Indicator	Primul an de implementare a proiectului (anul de bază 2018)	Primul an de după finalizarea implementării proiectului - anul 2023	Ultimul an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare - anul 2027
<b>Scenariul "fără proiect"</b>				
<b>Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele</b>				
Transport nemotorizat	Număr bicicliști pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf	5	5	5
Transport nemotorizat	Număr pietoni pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf	172	172	172
Transportul public	Număr mediu de calatori pe zi, la nivelul coridorului	1.100	1.109	1.123
Transport privat	Total veh*km(autoturisme), pe an, la nivelul coridorului	22.895.136	27.579.984	30.151.920
Efectele asupra mediului	Emisii GES, tone pe an, la nivelul coridorului	3.456	3.542	3.473
<b>Scenariul "cu proiect"</b>				
<b>Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele</b>				
Transport nemotorizat	Număr bicicliști pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf	5	6	8
Transport nemotorizat	Număr pietoni pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf	172	175	183
Transportul public	Număr mediu de calatori pe zi, la nivelul coridorului	1100	1278	1336
Transport privat	Total veh*km(autoturisme), pe an, la nivelul coridorului	22.895.136	26.034.720	29.755.968
Efectele asupra mediului	Emisii GES, tone pe an, la nivelul coridorului	3.456	3.343	3.427
<b>Variația Fără Proiect - Cu Proiect</b>				
<b>Persoane care utilizează transportul public, modurile nemotorizate și autoturismele</b>				
Transport nemotorizat	Număr bicicliști pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf		20,00%	60,00%
Transport nemotorizat	Număr pietoni pe coridorul studiat, valoare medie pe ora de vârf		1,70%	6,39%
Transportul public	Număr mediu de calatori pe zi, la nivelul coridorului		15,23%	18,96%
Transport privat	Total veh*km(autoturisme), pe an, la nivelul coridorului		-5,60%	-1,32%
Efectele asupra mediului	Emisii GES, tone pe an, la nivelul coridorului		-5,61%	-1,32%

Implementarea proiectului va conduce la următoarele rezultate:

- Creșterea numărului de bicicliști cu 20% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2023), respectiv cu 60% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (2027)
  - Creșterea numărului de pietoni cu 1,70% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2023), respectiv cu 6,39% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (2027)
  - Creșterea numărului de pasageri transport public cu 15,23% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (estimat 2023), respectiv cu 18,96% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2027)
  - Reducerea traficului de autoturisme personal cu 5,61% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2023), respectiv cu 1,32% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2027)
  - Reducerea cantității de emisii GES cu 5,61% la nivelul primului an de după finalizarea implementării proiectului (2023), respectiv cu 1,32% la nivelul ultimului an al perioadei de durabilitate a contractului de finanțare (estimat 2027).
- 
- Analiza datelor incluse în studiul de trafic a ilustrat faptul că reducerea de emisii echivalent CO<sub>2</sub> de la nivelul ariei de studiu a proiectului se bazează inclusiv pe o creștere a cotei modale a modurilor nemotorizate (velo și pietonal), dar și a transportului public de călători. Conform rezultatelor, activitățile proiectului nu generează o creștere a emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub> din transport în afara ariei de studiu.
  - Conform rezultatelor, măsurile/ activitățile propuse a fi realizate prin proiect nu vor determina o creștere a deplasărilor aferente transportului privat cu autoturismele și, implicit, nicio înrăutățire a condițiilor de trafic în afara ariei de studiu, și de asemenea nicio creștere a emisiilor de CO<sub>2</sub> pe toată perioada de durabilitate a contractului de finanțare.

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

Durata de execuție estimată pentru obiectivul de investiție este 36 luni, din care 24 luni execuție

**PROIECTANT GENERAL  
S.C. MEDIA MARKETING SRL**

## **DESCRIEREA INVESTIȚIE:**

Prin crearea unei rețele coerente de benzi dedicate pentru transportul în comun, de piste pentru biciclete, dar și prin modernizarea unor trasee pietonale confortabile pentru pietoni, se pot asigura condițiile pentru realizarea unui transfer sustenabil al unei părți din cota modală a transportului privat cu autoturisme (aflat în continua creștere în municipiu), către moduri de deplasare durabile, precum utilizarea mijloacelor de transport în comun și a bicicletelor ca mijloc principal de deplasare. În acest mod, se poate diminua semnificativ traficul rutier cu autoturisme și emisiile de echivalent CO<sub>2</sub> din Municipiul Tîrgu Mureș.

Dat fiind faptul că pentru această investiție se propune obținerea unui sprijin financiar nerambursabil din partea Uniunii Europene, este important de specificat că obiectivele și activitățile tratate în proiect se aliniază cu Programul Operațional Regional 2014-2020, *Axa prioritara 4: Sprijinirea dezvoltării urbane durabile, Prioritatea de investiții 4e: Promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare.*

De asemenea, prin Programul Operațional Regional 2014 – 2020, în cadrul Priorității de investiții 4e, Obiectivul specific 4.1 - REDUCEREA EMISIILOR DE CARBON ÎN MUNICIPIILE REȘEDINȚĂ DE JUDEȚ PRIN INVESTIȚII BAZATE PE PLANURILE DE MOBILITATE URBANĂ DURABILĂ, sunt sprijinite acele proiecte care dovedesc că au un impact pozitiv direct asupra reducerii emisiilor de echivalent CO<sub>2</sub>, generate de transportul rutier motorizat de la nivelul municipiilor reședință de județ și al zonelor funcționale urbane ale acestora. Punctul de plecare în identificarea acestui proiecte se regăsește în analiza efectuată, direcțiile de acțiune și în măsurile propuse în planul de mobilitate urbană durabilă (P.M.U.D.) al municipiului Tîrgu Mureș

În mod concret, prin proiectul „**Reamenajarea infrastructurii pe coridorul deservit de transportul public local pe zona vest-centru a Municipiului Tîrgu Mureș**”, așa cum o sugerează și denumirea investiției se propune reamenajarea străzii Gheorghe Doja prin crearea unui traseu dedicat transportului în comun pentru facilitarea timpilor de deplasare a autobuzelor pe cele 9 linii de transport în comun care folosesc aceasta stradă și astfel pentru a stimula utilizarea mijloacelor de transport în comun, în arealul delimitat de intersecția străzii Gheorghe Doja cu str. Recoltei respectiv intersecția străzii Gheorghe Doja cu Piața Victoriei, pe o lungime de 3,87 km.

Obiective propuse prin proiect:

- Stimularea utilizării mijloacelor de transport nepoluante aducând în același timp un aport considerabil reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> în condițiile utilizării frecvente;
- Modernizare infrastructurii rutiere pentru transportul în comun;

- Încurajarea folosirii mijloacelor alternative de deplasare;
- Creșterea accesibilității punctelor de interes prin rețeaua de biciclete;
- Creșterea calității vieții prin scăderea nivelului de poluare și zgomot;
- Creșterea ponderii comutării de la transportul cu autoturisme private la transportul în comun și cu bicicleta;
- Creșterea numărului de călători în transportul public și de bicicliști;

Strada Gheorghe Doja se va amenaja după cum urmează:

#### Tronson Piața Victoriei – Sens giratoriu Budiului

- lățime 20 m, cu patru benzi de circulație pe tronsonul aflat între Piața Victoriei și Bulevardul 1848,
- lățimea de 16 m pe tronsonul aflat între Bulevardul 1848 și D.S.P.,
- lățimea de 14 m între D.S.P. și Piața Gării,
- Pe acest tronson, banda dedicată de transport pentru circulația autobuzelor deși nu va fi separată fizic de carosabil, se va marca distinct pentru trafic comun autovehicule/autobuze, iar în perioada orelor de vârf, **între orele 7:00 – 9:00** respectiv **14:00 – 17:00** mijloacele de transport în comun vor avea prioritate,
- Între Str. Tudor Vladimirescu și str. Budiului se va amenaja bandă dedicată pentru cicliști cu dublu sens pe același nivel cu trotuarul,
- Pe acest tronson se vor înlocui stâlpii de iluminat cu stalpi metalici noi și corpuri de iluminat tip LED, cu alimentare subterană și o mai bună iluminare pentru trotuare și pista de biciclete,
- Se vor monta stâlpi de 6 metri pentru iluminarea trecerilor de pietoni.

#### Tronson Sens giratoriu Budiului - Strada Recoltei

- lățimea de 21 m pe toată lungimea tronsonului
- două benzi pe sens de 3,50 m lățime și o bandă dedicată pentru circulația mijloacelor de transport în comun, bandă dedicată cu lățimea de 3,00 m.
- benzile dedicate pentru transportului în public se vor delimita fizic cu bolarzi montați la nivelul carosabilului.
- Pe acest tronson se vor înlocui corpurile de iluminat cu corpuri tip LED, alimentare subterană și o mai bună iluminare pentru trotuare și banda unica,
- Se vor monta stâlpi de 6 metri pentru iluminarea trecerilor de pietoni.
- Ampriza străzii permite realizarea acestor benzi dedicate transportului public prin eliminarea parcajelor paralele existente.

Soluțiile tehnice pentru structurile modernizate:

#### Suprafața carosabilă

- frezare strat existent 15 cm;
- strat de bază de 8 cm grosime;
- strat geocompozit pt. prevenirea transmiterii fisurilor;
- strat de legătura de 6 cm grosime;
- strat de uzură de 5 cm grosime.

#### Pista de biciclete

- 35 cm săpătură;
- 25 cm balast;
- 10 cm strat de beton C25/30;
- 3 cm îmbrăcămintă BA8 strat de uzură.

**PROIECTANT GENERAL  
S.C. MEDIA MARKETING SRL**