

ROMÂNIA
JUD. SATU MARE
ORAȘUL TĂȘNAD
CONSILIUL LOCAL

HOTĂRÂREA Nr. 178
din data de 29 septembrie 2026
privind aprobarea Notei Conceptuale și a Temei de Proiectare pentru
obiectivul de investiții: "MOBILITATE URBANĂ ÎN ORAȘUL TĂȘNAD,
JUDEȚUL SATU MARE"

Consiliul Local al Orașului Tășnad, județul Satu Mare, întrunit în ședință extraordinară, convocată de îndată, în data de 29 septembrie 2026;

Având în vedere Referatul de aprobare al Primarului orașului Tășnad, înregistrat sub nr.39607/29.09.2026

Analizând Referatul nr.39588/29.09.2026 al Responsabilului de Proiect, din cadrul aparatului de specialitate al Primarului Orașului Tășnad;

Având în vedere Raportul Compartimentului Juridic din cadrul aparatului de specialitate al Primarului Orașului Tășnad înregistrat sub nr.39608/29.09.2026 și Avizul Comisiei pentru buget, finanțe, programe de dezvoltare, industrie, agricultură, prestări de servicii, comerț din cadrul Consiliului Local al Orașului Tășnad, înregistrat sub nr.166/2026;

În conformitate cu prevederile art. 129 alin. (2) lit. b) coroborate cu cele ale alin. (4)lit. d) din Ordonanța de Urgență nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

În conformitate cu prevederile Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

În conformitate cu art. 1 alin. (2) și art. 5 alin. (2) din 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 , modificata și completată de Hotărârea Guvernului nr. 79/2017

În temeiul prevederilor art. 139 alin. (1) coroborate cu cele ale art.196 alin(1) lit. a din Ordonanța de Urgență nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

Prezenta hotărâre a fost adoptată cu respectarea prevederilor art. 139 din Ordonanța de Urgență nr.57/2019 privind Codul administrativ.

Nr. total al consilierilor locali în funcție: 15

Nr. total al consilierilor locali prezenți: 15

Nr. total al consilierilor locali absenți: 0

Voturi pentru:15

Voturi împotriva: 0

Abțineri: 0

Retragere de la votul proiectului de hotărâre (incompatibilități, conflict de interese,etc.): 0

HOTĂRĂȘTE

Art. 1 - Se aprobă Nota Conceptuală, pentru obiectivul de investiții „MOBILITATE URBANĂ ÎN ORAȘUL TĂȘNAD, JUDEȚUL SATU MARE” conform anexei nr. 1, parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2 - Se aprobă Tema de Proiectare pentru obiectivul de investiții „MOBILITATE URBANĂ ÎN ORAȘUL TĂȘNAD, JUDEȚUL SATU MARE”, conform anexei nr. 2, parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 3 - Cu ducerea la îndeplinire și punerea în aplicare a prezentei hotărâri se încredințează primarul orasului Tasnad.

Art. 4 – Prezenta hotărâre se aduce la cunostinta Primarului Orasului Tasnad, Institutiei Prefectului judetului Satu Mare.

Art. 5 – Prezenta hotărâre se aduce la cunostinta publica prin afisare pe site-ul Primariei Orasului Tasnad.

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
CONSILIER LOCAL
MELLAN PETER- MIKLOS**

**CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR GENERAL,
IOANA- FLORINA PETRUȘE**

**TEMA DE PROIECTARE
pentru elaborarea Studiului de fezabilitate (SF),
conform H.G. nr. 907/2016, Anexa nr. 2**

Informatii generale

- 1.1. Denumirea obiectivului de investitii: **"MOBILITATE URBANA IN ORASUL TASNAD, JUDETUL SATU MARE"**
- 1.2. Ordonator principal de credite/investitor: *Orasul Tasnad (U.A.T. Orasul Tasnad)*
- 1.3. Ordonator de credite (secundar, tertiar): -
- 1.4. Beneficiarul investitiei: *Orasul Tasnad, judetul Satu Mare*
- 1.5. Elaboratorul temei de proiectare: *Orasul Tasnad, judetul Satu Mare*

Date de identificare a obiectivului de investitii:

- 1.6. Informatii privind regimul juridic, economic si tehnic al terenului si/sau al constructiei existente, documentatie cadastrala:

Beneficiarul, U.A.T. Orasul Tasnad, constata necesitatea realizarii unei infrastructuri integrate de mobilitate urbana, compusa dintr-un traseu rutier cu functie mixta (varianta ocolitoare a zonei centrale si traseu de conectivitate), in lungime totala de aproximativ 8,52 km, organizat pe 4 tronsoane, echipat cu trotuare, piste pentru biciclete, statii de transport public, iluminat public, canal tehnic si sistem de colectare si evacuare a apelor pluviale.

Lucrarile vor urmari urmatoarele principii:

- devierea traficului de tranzit (inclusiv a traficului greu) din zona centrala a orasului catre un traseu ocolitor modernizat;

- realizarea unor profiluri transversale cu elemente geometrice care sa se incadreze in prevederile normativelor in vigoare pentru strazi, cu separarea fluxurilor auto, velo si pietonale;
- realizarea infrastructurii pentru transportul public (statii si trasee dedicate) si pentru mobilitatea nemotorizata (trotuare, piste de biciclete);
- asigurarea sigurantei circulatiei prin semnalizare rutiera verticala si orizontala, iluminat public si amenajarea corespunzatoare a intersectiilor;
- asigurarea colectarii si evacuarii apelor pluviale si pozarea retelelor de utilitati in canal tehnic.

Investitia va contribui la:

- reducerea traficului de tranzit din zona centrala si fluidizarea circulatiei;
- cresterea atractivitatii si eficientei transportului public;
- cresterea ponderii deplasarilor nemotorizate (mers pe jos, bicicleta);
- cresterea gradului de siguranta a circulatiei pentru toti participantii la trafic;
- asigurarea accesului facil catre parcul industrial nou infiintat, realizat prin fonduri UE;
- reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera si imbunatatirea calitatii mediului urban.

Oraşul Tăşnad este situat în partea de sud-vest a judeţului Satu Mare, în Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest, la aproximativ 60 km de municipiul Satu Mare (reşedinţa de judeţ) şi la aproximativ 25 km de municipiul Carei. Teritoriul administrativ cuprinde oraşul Tasnad şi localităţile componente Blaja, Cig, Ratiu, Sarauad şi Valea Morii. Conform Recensământului Populaţiei şi Locuinţelor 2021, oraşul are o populaţie de 8.058 locuitori.

Accesul în oraş se realizează pe DN1F (Zalău - Carei), care traversează localitatea, precum şi pe drumurile judeţene DJ108L (direcţia Satu Mare) şi DJ108M (direcţia Santau - Piscolt - Valea lui Mihai). Prin oraş trece calea ferată Zalău - Satu Mare, localitatea dispunând de staţie CFR. Tasnad este staţiune turistică de interes local, cunoscută pentru strandul termal, ceea ce generează fluxuri suplimentare de trafic, în special în sezonul estival.

Traseele propuse se vor amplasa pe terenuri aparţinând domeniului public al U.A.T. Oraşul Tasnad (străzi şi drumuri existente). În cazul în care traseul optim afectează terenuri aflate în altă proprietate, Studiul de fezabilitate va identifica suprafeţele şi proprietarii afectaţi, va estima costurile aferente şi va propune modalitatea de dobândire a terenurilor, cu respectarea Legii nr. 255/2010.

Regimul economic şi tehnic al terenurilor (folosinţa actuală, destinaţia stabilită prin PUG, procentul de ocupare, reţrageri, aliniamente) va fi preluat din Certificatul de urbanism emis pentru obiectivul de investiţii şi din documentaţiile de urbanism aprobate. Documentaţia cadastrală va fi

realizata/actualizata pe baza ridicarilor topografice, in sistem de proiectie Stereo 70, cu avizul O.C.P.I. Satu Mare.

Tronsoanele propuse, cu lungimile si suprafetele estimate, sunt prezentate in tabelul urmator:

Nr.	Tronson / descriere traseu	Lungime (m)	Carosabil (mp)	Trotuare (mp)	Piste biciclete (mp)	Spatii verzi (mp)
1	Tronson 1: DN1F (directia Zalau) - DJ108L (directia Satu Mare)	1.850,00	13.273,75	5.550,00	5.550,00	1.850,00
2	Tronson 2: DJ108L (directia Satu Mare) - DN1F / Parc industrial nou infiintat / directia Carei - Vama	4.430,00	31.785,25	13.290,00	13.290,00	4.430,00
3	Tronson 3: Gara / Coridor de mobilitate executat - Tronson 2	860,00	6.170,50	2.580,00	2.580,00	860,00
4	Tronson 4: DJ108M (directia Santau / Piscolt / Valea lui Mihai) - DN1F / Parc industrial nou infiintat / directia Carei - Vama	1.380,00	9.901,50	4.140,00	4.140,00	1.380,00
	TOTAL	8.520,00	61.131,00	25.560,00	25.560,00	8.520,00

Suprafata totala estimata afectata de lucrari (carosabil, trotuare, piste de biciclete, spatii verzi): cca 129.291,00 mp. Datele sunt preliminare, preluate din fisa de proiect, si vor fi fundamentate si detaliate prin Studiul de fezabilitate, pe baza ridicarilor topografice si a situatiei juridice a terenurilor.

1.7. Particularitati ale amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse pentru realizarea obiectivului de investitii, dupa caz:

a) descrierea succinta a amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse (localizare, suprafata terenului, dimensiuni in plan):

Amplasamentul este situat in Romania, Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest, judetul Satu Mare, U.A.T. Orasul Tasnad. Investitia se desfasoara pe 4 tronsoane care fac legatura intre principalele drumuri de acces in oras (DN1F directia Zalau, DN1F directia Carei, DJ108L directia Satu Mare,

DJ108M directia Santau - Piscolt - Valea lui Mihai), zona garii si parcul industrial nou infiintat, in lungime totala de aproximativ 8.520 m.

Suprafata totala estimata afectata de lucrari este de cca 129.291 mp, din care: carosabil cca 61.131 mp, trotuare cca 25.560 mp, piste de biciclete cca 25.560 mp si spatii verzi cca 8.520 mp. Dimensiunile in plan si suprafetele definitive se vor stabili prin Studiul de fezabilitate.

Teritoriul orasului se desfasoara intre cotele de aproximativ 134 m (localitatea Valea Morii) si 220 m (zona centrala). Configuratia terenului isi va pune amprenta atat asupra traseului in plan orizontal, cat si asupra profilului longitudinal, in special pe sectoarele de traseu nou.

Din punct de vedere climatic, zona prezinta un climat temperat continental, cu temperatura medie anuala de 9 - 10 grade C, umiditate relativa medie de 78 - 80% si precipitatii medii anuale de 550 - 650 mm.

Reteaua hidrografica este reprezentata de Valea Cehalului (cca 18,8 km), cu afluentii Valea Neagra, Valea Ratului si Valea Ciripicea, de Paraul Micaului si de Valea Checheti. Debitele sunt maxime in perioada topirii zapezilor si scad semnificativ in lunile de vara. Eventualele traversari ale cursurilor de apa vor fi analizate prin studiul hidrologic si vor necesita avizul de gospodarire a apelor.

La alcatuirea si dimensionarea profilurilor transversale se vor respecta prevederile legale si normativele tehnice in vigoare.

b) relatiile cu zone invecinate, accesuri existente si/sau cai de acces posibile:

Orasul Tasnad este situat la aproximativ 60 km de municipiul Satu Mare si 25 km de municipiul Carei. Principala cale de acces este DN1F (Zalau - Carei), care in prezent traverseaza zona centrala a orasului si preia intregul trafic de tranzit. Legaturile cu restul judetului sunt asigurate de DJ108L (directia Satu Mare) si DJ108M (directia Santau - Piscolt - Valea lui Mihai). Transportul feroviar este asigurat de calea ferata Zalau - Satu Mare, prin statia CFR Tasnad.

Traseul propus va realiza conexiunea intre aceste drumuri, zona garii (inclusiv racordarea la coridorul de mobilitate deja executat) si parcul industrial nou infiintat, asigurand totodata accesul catre zonele rezidentiale si catre strandul termal. Studiul de fezabilitate va analiza toate intersectiile cu drumurile nationale si judetene si eventualele intersectii cu calea ferata, cu obtinerea avizelor administratorilor acestora (C.N.A.I.R. / D.R.D.P. Cluj, Consiliul Judetean Satu Mare, C.N.C.F. "CFR" S.A.).

c) surse de poluare existente in zona:

Sursele de poluare existente, daca este cazul, vor fi identificate si evaluate la faza Studiu de fezabilitate.

Principala sursa de poluare existenta in zona este traficul rutier, in special traficul de tranzit si traficul greu care traverseaza zona centrala a orasului pe DN1F. Poluarea aerului generata de autovehicule se produce foarte aproape de sol, ceea ce conduce la concentratii ridicate de poluanti la inaltime mici, iar emisiile se distribuie pe intreaga suprafata a localitatii, diferentele de concentratie depinzand de intensitatea traficului si de posibilitatile de ventilatie a strazilor. Principali poluanti sunt gazele de esapament (oxizi de azot, monoxid de carbon, compusi organici volatili), particulele in suspensie si zgomotul.

Alte surse de poluare sunt reprezentate de activitatile casnice (incalzirea locuintelor), de activitatile agricole (utilizarea ingrasamintelor chimice) si de activitatile economice din zona. Dintre fenomenele naturale de risc pot aparea cele hidrice (exces de umiditate, viituri pe vaile din zona) si climatice (ploi torentiale, inghet).

Investitia propusa nu creeaza surse de poluare suplimentare; prin devierea traficului de tranzit si cresterea ponderii deplasarilor nemotorizate, aceasta va contribui la reducerea emisiilor poluante in zona centrala.

d) particularitati de relief:

Orasul Tasnad este situat in zona de contact dintre Dealurile Tasnadului si Campia de Vest, relieful fiind reprezentat de dealuri joase cu pante domoale, strabatute de vai largi. Altitudinile variaza intre cca 134 m si 220 m. Configuratia terenului impune ca traseul in plan si in profil longitudinal sa fie adaptat la teren, cu asigurarea declivitativelor admise si a scurgerii apelor.

Conditiiile geotehnice si hidrogeologice vor fi stabilite prin studiul geotehnic, iar eventualele zone cu risc de instabilitate vor fi semnalate si tratate prin solutii specifice.

e) nivel de echipare tehnico-edilitara al zonei si posibilitati de asigurare a utilitatilor:

Orasul Tasnad dispune de retele de alimentare cu apa, canalizare, energie electrica, gaze naturale si telecomunicatii. Pe tronsoanele care se suprapun pe strazi existente pot exista retele edilitare in ampriza; pe sectoarele de traseu nou, echiparea edilitara este redusa sau inexistentă.

Proiectul prevede realizarea unui canal tehnic pentru infrastructura subterana si a unui sistem de colectare si evacuare a apelor pluviale pe toata lungimea traseului (cca 8,52 km), precum si iluminat public. Studiul de fezabilitate va stabili punctele de racord la reseaua de energie electrica (pentru iluminatul public) si punctele de descarcare a apelor pluviale (emisari sau retea existenta).

f) existenta unor eventuale retele edilitare in amplasament care ar necesita relocare/protejare, in masura in care pot fi identificate:

Existenta eventualelor retele edilitare in amplasament care ar necesita relocare/protejare va fi stabilita pe baza avizelor pe care beneficiarul le va obtine de la detinatorii de retele, conform Certificatului de urbanism, si a ridicarilor topografice. Studiul de fezabilitate va cuprinde solutiile si costurile aferente relocarii/protejarii retelelor afectate.

g) posibile obligatii de servitute:

Nu se cunosc pana la aceasta data. Eventualele obligatii de servitute (inclusiv cele generate de intersectiile cu calea ferata, cu retelele existente sau de accesul la proprietati) vor fi identificate prin Studiul de fezabilitate.

h) conditionari constructive determinate de starea tehnica si de sistemul constructiv al unor constructii existente in amplasament, asupra carora se vor face lucrari de interventii, dupa caz:

Pentru tronsoanele care se suprapun pe strazi/drumuri existente se va evalua starea tehnica a acestora, precum si a lucrarilor de arta existente (podete, poduri, ziduri de sprijin), prin expertiza tehnica, acolo unde este cazul. Concluziile expertizei vor fi preluate in solutiile tehnice propuse prin Studiul de fezabilitate.

i) reglementari urbanistice aplicabile zonei conform documentatiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal si regulamentul local de urbanism aferent:

- conform Planului Urbanistic General al orasului Tasnad si Regulamentului Local de Urbanism aferent, aprobate;
- conform Certificatului de urbanism emis pentru obiectivul de investitii, in conformitate cu prevederile Legii nr. 50/1991;
- in cazul in care traseul propus nu este prevazut in documentatiile de urbanism aprobate sau se amplaseaza partial in extravilan, se va elabora, daca este cazul, documentatia de urbanism necesara, conform Legii nr. 350/2001.

j) existenta de monumente istorice/de arhitectura sau situri arheologice pe amplasament sau in zona imediat invecinata; existenta conditionarilor specifice in cazul existentei unor zone protejate sau de protectie:

Existenta monumentelor istorice, a siturilor arheologice sau a zonelor protejate/de protectie pe amplasament sau in zona imediat invecinata se va verifica prin Certificatul de urbanism si, dupa caz, prin avizul Directiei Judetene pentru Cultura Satu Mare. Daca va fi cazul, se va realiza studiul/descarcarea de sarcina arheologica.

1.8. Descrierea succinta a obiectivului de investitii propus din punct de vedere tehnic si functional:

a) destinatie si functiuni:

Beneficiarul solicita elaborarea Studiului de fezabilitate pentru obiectivul de investitii "Mobilitate urbana in orasul Tasnad, judetul Satu Mare", in vederea realizarii unei infrastructuri integrate destinate transportului public, biciclistilor, pietonilor si traficului de tranzit.

Obiectivul general al investitiei:

Cresterea accesibilitatii si mobilitatii urbane sustenabile in orasul Tasnad prin dezvoltarea unei infrastructuri integrate destinate transportului public, biciclistilor, pietonilor si traficului de tranzit, contribuind la reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera, la fluidizarea circulatiei si la imbunatatirea calitatii vietii. De asemenea, investitia contribuie la cresterea accesibilitatii si conectivitatii parcului industrial realizat prin fonduri UE, facilitand deplasarile sustenabile ale fortei de munca si integrarea acestuia in fluxurile urbane.

Obiectivele specifice ale investitiei:

- reducerea traficului rutier din zona centrala prin devierea fluxurilor de tranzit catre un traseu ocolitor modernizat;
- cresterea atractivitatii si eficientei transportului public prin realizarea statiilor si traseelor dedicate;
- dezvoltarea mobilitatii nemotorizate prin amenajarea pistelor pentru biciclete si a trotuarelor;
- cresterea sigurantei rutiere si a confortului utilizatorilor prin implementarea iluminatului public si a canalelor tehnice/pluviale;
- asigurarea conectivitatii si accesului facil catre parcul industrial, finantat prin fonduri UE, pentru a sprijini mobilitatea angajatilor si a vizitatorilor.

b) caracteristici, parametri si date tehnice specifice, preconizate:

Studiul de fezabilitate va fi elaborat in conformitate cu continutul-cadru prevazut in Anexa nr. 4 la H.G. nr. 907/2016 si va analiza cel putin doua scenarii/optiuni tehnico-economice, cu recomandarea scenariului optim din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilitatii si riscurilor.

Rezultate fizice preconizate (date preliminare, conform fisei de proiect):

- traseu rutier cu functie mixta (ocolitoare + conectivitate), in lungime de aproximativ 8,52 km, organizat pe 4 tronsoane;
- trotuare in lungime totala de aproximativ 17,04 km (pe ambele parti ale traseului);
- piste pentru biciclete in lungime de aproximativ 8,52 km;
- 4 statii de transport public modernizate;
- sistem de iluminat public pe o lungime de aproximativ 8,52 km;
- canal tehnic pentru infrastructura subterana pe aproximativ 8,52 km;
- sistem de colectare si evacuare a apelor pluviale pe aproximativ 8,52 km;
- spatii verzi de aliniament, in suprafata de aproximativ 8.520 mp.

Parametri tehnici orientativi:

- categoria strazilor se va stabili prin Studiul de fezabilitate, pe baza studiului de trafic, daca este cazul, conform Ordinului M.T. nr. 49/1998 si seriei de standarde SR/STAS 10144;
- viteza de proiectare se va stabili prin Studiul de fezabilitate;
- profilul transversal definitiv se va stabili prin Studiul de fezabilitate, in functie de ampriza disponibila;
- structura rutiera va fi dimensionata pentru traficul de perspectiva, inclusiv traficul greu generat de parcul industrial, conform normativelor in vigoare;
- amenajarea intersectiilor cu DN1F, DJ108L, DJ108M si cu strazile laterale, a accesurilor la proprietati si a trecherilor pentru pietoni;
- statii de transport public cu alveole, peroane accesibile si adaposturi;
- iluminat public cu corpuri de iluminat LED, cu sistem de telegestiune, dimensionat conform seriei SR EN 13201, cu iluminare suplimentara la trecherile pentru pietoni;
- semnalizare rutiera verticala si orizontala conform seriei SR 1848 (SR 1848-1:2024, SR 1848-7:2015), inclusiv pentru piste de biciclete;
- accesibilitate pentru persoanele cu dizabilitati (borduri coborate, pante reduse, trasee tactile), conform Normativului NP 051-2012.

Linia rosie proiectata va respecta, pe tronsoanele existente, in general niveleta existenta, cu pastrarea cotelor in dreptul limitelor de proprietate, pentru asigurarea scurgerii apelor de pe platforma fara a afecta proprietatile riverane. Pe sectoarele de traseu nou, linia rosie se va stabili cu respectarea declivitatiilor admise, a punctelor obligatorii si a conditiilor de scurgere a apelor.

Cerinte specifice privind elaborarea Studiului de fezabilitate:

- Studiul de fezabilitate se va elabora utilizand masuri digitale de modelare si management al informatiilor, care asigura coordonarea interdisciplinara si interoperabilitatea datelor (model BIM sau metoda echivalenta); proiectantul va preda si modelul digital;
- Studiul de fezabilitate va contine un capitol separat privind masurile de integrare a principiilor New European Bauhaus (NEB): sustenabilitate (materiale durabile si cu amprenta redusa de carbon, suprafete permeabile, managementul apelor pluviale prin solutii verzi-albastre, arbori de aliniament, iluminat eficient energetic), estetica si calitatea spatiului construit (design coerent, materiale si elemente specifice contextului local, mobilier urban unitar - banci, cosuri, rastele pentru biciclete) si incluziune si accesibilitate (design incluziv pentru copii, varstnici si persoane cu dizabilitati);
- se va organiza consultarea publicului (intalniri cu comunitatea, chestionare), iar rezultatele vor fi prezentate in Studiul de fezabilitate;
- Studiul de fezabilitate va cuprinde analiza cost-beneficiu, analiza de risc si analiza de senzitivitate, precum si indicatorii tehnico-economici ai investitiei, astfel incat documentatia sa poata sta la baza unei cereri de finantare din fonduri europene.

Studii de teren si documentatii suport necesare:

- studiu topografic, in sistem de proiectie Stereo 70 si sistem de cote Marea Neagra 1975, vizat de O.C.P.I. Satu Mare;
- studiu geotehnic, verificat la cerinta Af;
- studiu de trafic daca este cazul;
- studiu hidrologic, pentru traversarile cursurilor de apa si pentru descarcarea apelor pluviale, daca este cazul;
- expertiza tehnica pentru strazile/lucrarile de arta existente asupra carora se intervine, daca este cazul;
- audit de siguranta rutiera, conform prevederilor legale, daca este cazul;
- documentatiile necesare obtinerii avizelor si acordurilor solicitate prin Certificatul de urbanism.

Valoarea totala estimata a investitiei este de 64.322.386,55 lei fara TVA. Valoarea va fi fundamentata prin devizul general elaborat in cadrul Studiului de fezabilitate, conform metodologiei prevazute de H.G. nr. 907/2016.

c) nivelul de echipare, de finisare si de dotare, exigente tehnice ale constructiei in conformitate cu cerintele functionale stabilite prin reglementari tehnice, de patrimoniu si de mediu in vigoare:

Investitia propusa va respecta cerintele fundamentale aplicabile constructiilor, conform Legii nr. 10/1995 privind calitatea in constructii: rezistenta mecanica si stabilitate; securitate la incendiu; igiena, sanatate si mediu inconjurator; siguranta si accesibilitate in exploatare; protectia impotriva zgomotului; economie de energie si izolare termica; utilizare sustenabila a resurselor naturale.

1. Masuri de siguranta si de mediu:

- evitarea situatiilor de impact advers social si asupra mediului;
- reducerea impactului advers;
- atenuarea in cea mai mare masura a impactului advers;
- compensare, cand atenuarea nu este adecvata.

2. Impact social si masuri de atenuare:

- programarea si etapizarea activitatilor de constructie, pentru a evita sau a reduce impactul asupra circulatiei si riveranilor;
- mentinerea accesului la proprietati, la parcul industrial, la gara si la strandul termal pe durata executiei;
- contribuirea la sporirea sigurantei in trafic prin cresterea nivelului de constientizare a populatiei asupra sigurantei in trafic;

- asigurarea bunelor relatii, comunicarii si schimbului de informatii dintre Antreprenor si populatie pe durata derularii lucrarilor;
- evitarea impacturilor asupra sanatatii publice;
- asigurarea ca proiectul contribuie la realizarea obiectivelor de echitate sociala.

3. Securitatea si sanatatea ocupationala:

- garantarea sanatatii si securitatii ocupationale pentru muncitori prin elaborarea si implementarea Planului de securitate si sanatate; furnizarea semnelor corespunzatoare de atentionare;
- furnizarea castilor si a altor echipamente de protectie pentru muncitori;
- instruirea muncitorilor privind problemele de sanatate si securitate si cerinta de a utiliza echipamentul de protectie pus la dispozitie;
- stabilirea tuturor masurilor de securitate relevante, in conformitate cu legislatia si practicile de buna inginerie;
- garantarea faptului ca operatorii vehiculelor si echipamentelor sunt calificati si instruiti corespunzator;
- procurarea de instalatii de prim-ajutor;
- stabilirea verificarilor periodice ale vehiculelor si utilajelor si alocarea responsabilitatii pentru verificare;
- stabilirea procedurilor privind evacuarea de urgenta si realizarea unei liste de contacte de urgenta disponibile 24 de ore.

d) *numar estimat de utilizatori:* populatia orasului Tasnad - 8.058 locuitori (RPL 2021), la care se adauga angajatii si vizitatorii parcului industrial, turistii strandului termal si utilizatorii traficului de tranzit pe DN1F, DJ108L si DJ108M.

e) *durata minima de functionare, apreciata corespunzator destinatiei/functionilor propuse:* minimum 20 de ani; perioada de perspectiva pentru dimensionarea structurii rutiere se va stabili prin Studiul de fezabilitate, conform normativelor in vigoare.

f) *nevoi/solicitari functionale specifice:*

Necesitatea realizarii investitiei rezulta din faptul ca in prezent intregul trafic de tranzit, inclusiv traficul greu, traverseaza zona centrala a orasului pe DN1F, generand congestie, poluare, zgomot si riscuri pentru siguranta pietonilor si biciclistilor. Infrastructura pentru transportul public si pentru deplasarile nemotorizate este insuficienta, iar parcul industrial nou infiintat necesita o legatura directa si sigura cu reseaua rutiera principala si cu zonele rezidentiale. Necesitatea investitiei se fundamenteaza pe urmatoarele considerente:

- nevoia de reducere a traficului de tranzit si a traficului greu din zona centrala;
- nevoia de crestere a sigurantei rutiere pentru toti participantii la trafic;
- nevoia de dezvoltare a transportului public si a mobilitatii nemotorizate;

- nevoia de conectare a parcului industrial la rețeaua rutieră principală și la zonele rezidențiale;
- nevoia de îmbunătățire a calității aerului și de reducere a zgomotului în zona centrală;
- nevoia de creștere a atractivității orașului, inclusiv ca stațiune turistică;
- nevoia de dezvoltare economică și de creare de noi locuri de muncă.

Se va asigura o circulație în condiții optime, cu respectarea reglementărilor tehnice în vigoare atât din punct de vedere al siguranței circulației, cât și al exigentelor tehnice, ținându-se seama de următoarele:

- se va urmări, pe cât posibil, încadrarea în ampriza existentă și în limitele proprietății publice, iar acolo unde nu este posibil se vor identifica suprafețele suplimentare necesare;
- se va asigura stabilitatea terenului din zona drumului, acolo unde este cazul;
- toate amenajările carosabilului și din zona drumului vor fi realizate conform reglementărilor tehnice specifice;
- se va asigura colectarea și dirijarea apelor din precipitații de pe platforma drumului, trotuare și piste;
- se va realiza semnalizarea rutieră orizontală și verticală conform reglementărilor tehnice în vigoare;
- se vor localiza și proteja/reloca rețelele electrice, de gaze, telecomunicații, apă și canalizare din zona drumului, dacă este cazul;
- rețelele de utilități se vor poziționa în canalul tehnic prevăzut.

g) corelarea soluțiilor tehnice cu condițiile urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului:

Soluțiile tehnice vor fi corelate cu prevederile PUG și RLU ale orașului Tasnad, cu Planul de Mobilitate Urbană Durabilă (dacă există) și cu condițiile impuse prin Certificatul de urbanism și prin actul emis de autoritatea competentă pentru protecția mediului, conform Legii nr. 292/2018. Studiul de fezabilitate va trata cel puțin următoarele aspecte:

1. Protecția calității apelor

În perioada de execuție pot apărea emisii accidentale de poluanți în apele de suprafață (scurgeri de produse petroliere de la utilaje), în zona organizării de șantier sau în zonele de acțiune a utilajelor. Aceste emisii au caracter temporar și redus și vor înceta după execuția lucrărilor. Descărcarea apelor pluviale în emisii se va face cu respectarea condițiilor din avizul de gospodărire a apelor, cu prevederea, dacă este cazul, a separatoarelor de hidrocarburi. Execuția și exploatarea lucrărilor nu presupune introducerea de poluanți în apele subterane.

2. Protecția aerului

În perioada de execuție, principalele surse de poluare a aerului sunt funcționarea motoarelor utilajelor și mijloacelor de transport și activitățile de excavare (particule în suspensie).

Emisiile vor fi nesemnificative, avand in vedere spatiul liber de dispersie si durata limitata a executiei. In perioada de exploatare, investitia va avea un impact pozitiv prin reducerea emisiilor in zona centrala ca urmare a devierii traficului de tranzit si a cresterii deplasarilor nemotorizate.

3. Protectia impotriva zgomotului si vibratiilor

Principalele surse de zgomot si vibratii in timpul executiei sunt utilajele de excavare, terasiere si mijloacele de transport. Pentru limitarea poluarii fonice, lucrarile se vor desfasura numai in timpul zilei. Studiul de fezabilitate va analiza, daca este cazul, masuri de protectie impotriva zgomotului in zonele rezidentiale traversate de traseul ocolitor.

4. Protectia impotriva radiatiilor - nu este cazul.

5. Protectia solului si a subsolului

Poluarea solului poate aparea numai accidental, prin manipularea neglijenta a carburantilor si uleiurilor. Constructorul are obligatia de a indeparta deseurile si de a reface suprafetele afectate la terminarea lucrarilor. Stratul vegetal decopertat va fi depozitat separat si reutilizat la amenajarea spatiilor verzi.

6. Protectia asezarilor umane si a altor obiective de interes public

Realizarea si functionarea obiectivului au impact pozitiv asupra asezarilor umane, prin reducerea traficului din zona centrala, cresterea sigurantei circulatiei si imbunatatirea accesibilitatii. Investitia nu prezinta riscul declansarii unor accidente sau avarii cu impact major asupra sanatatii populatiei si mediului.

7. Gospodarirea deseurilor generate pe amplasament

Deseurile rezultate din lucrari (materiale de decapare, resturi de beton si asfalt, deseuri menajere de la organizarea de santier) vor fi colectate selectiv, evidentiata conform H.G. nr. 856/2002 si gestionate conform O.U.G. nr. 92/2021 privind regimul deseurilor, prin operatori autorizati. Se va urmari reutilizarea si reciclarea materialelor rezultate (de exemplu, frezatura asfaltica), in spiritul principiilor economiei circulare.

8. Gospodarirea substantelor toxice si periculoase

Substantele utilizate (combustibili, lubrifianti, vopsele pentru marcare, solventi) vor fi depozitate si utilizate in conditii de siguranta, cu respectarea prevederilor legale, iar ambalajele acestora vor fi gestionate in functie de gradul de contaminare.

9. Lucrari de reconstructie ecologica - se vor stabili prin Studiul de fezabilitate, daca este cazul.

10. Prevederi pentru monitorizarea mediului - conform actului emis de autoritatea competenta pentru protectia mediului.

Impactul prognozat asupra mediului:

- in perioada de executie, impactul va fi negativ, dar se va manifesta pe o arie restransa si pe o perioada limitata de timp;
- in perioada de exploatare, impactul va fi pozitiv, prin reducerea emisiilor si a zgomotului in zona centrala, cresterea ponderii modurilor de transport durabil si cresterea suprafetelor verzi, impact manifestat pe termen lung.

h) stabilirea unor criterii clare in vederea solutionarii nevoii beneficiarului:

Solutia propusa prin Studiul de fezabilitate va fi considerata ca raspunde nevoii beneficiarului daca asigura:

- realizarea unui traseu continuu, cu functie de ocolire si de conectivitate, intre DN1F (directia Zalau), DJ108L, DJ108M, zona garii, parcul industrial si DN1F (directia Carei), in lungime de aproximativ 8,52 km;
- reducerea estimata a traficului de tranzit din zona centrala cu aproximativ 30%;
- separarea fluxurilor auto, velo si pietonale pe toata lungimea traseului, cu trotuare si piste de biciclete continue;
- realizarea a 4 statii de transport public si scaderea timpilor de deplasare pentru transportul public si traficul local;
- asigurarea iluminatului public, a canalului tehnic si a colectarii apelor pluviale pe toata lungimea traseului;
- incadrarea in bugetul estimat si in conditiile de eligibilitate ale programului de finantare vizat;
- integrarea principiilor NEB si elaborarea documentatiei in format BIM sau metoda echivalenta.

1.9. Cadrul legislativ aplicabil si impunerile ce rezulta din aplicarea acestuia:

- H.G. nr. 907/2016 privind etapele de elaborare si continutul-cadru al documentatiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investitii finantate din fonduri publice, cu modificarile si completarile ulterioare;
- Legea nr. 10/1995 privind calitatea in constructii, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare;
- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executarii lucrarilor de constructii, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare, si Ordinul M.D.R.L. nr. 839/2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a acesteia;
- Legea nr. 350/2001 privind amenajarea teritoriului si urbanismul, cu modificarile si completarile ulterioare;
- O.G. nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare;

- Ordinul M.T. nr. 49/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane;
- Ordinul M.T. nr. 50/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile rurale si Ordinul M.T. nr. 45/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor, dupa caz;
- SR 10144-1:2024 - Strazi si amenajari pentru biciclete. Profiluri transversale. Cerinte de proiectare (inlocuieste STAS 10144/1-90);
- SR 10144-2:2024 - Strazi, trotuare, alei pentru circulatia pietonala si amenajari pentru biciclete. Cerinte de proiectare (inlocuieste STAS 10144/2-91);
- STAS 10144/3-91 - Elemente geometrice ale strazilor. Prescriptii de proiectare;
- SR 10144-4:1995 - Amenajarea intersectiilor de strazi. Clasificare si prescriptii de proiectare;
- STAS 10144/5-89 - Calculul capacitatii de circulatie a strazilor si STAS 10144/6-89 - Calculul capacitatii de circulatie a intersectiilor de strazi;
- STAS 863-85 - Lucrari de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescriptii de proiectare;
- seria SR 1848 - Semnalizare rutiera, in editiile in vigoare, inclusiv SR 1848-1:2024 (Indicatoare si mijloace de semnalizare rutiera) si SR 1848-7:2015 (Marcaje rutiere), cu amendamentele ulterioare;
- seria SR EN 13201 - Iluminat public (selectarea claselor de iluminat, cerinte de performanta, calculul performantelor, metode de masurare, indicatori de performanta energetica);
- Normativul NP 051-2012 - Revizuire NP 051/2000 privind adaptarea cladirilor civile si spatiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, aprobat prin Ordinul M.D.R.A.P. nr. 189/2013;
- Legea nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauza de utilitate publica, daca este cazul;
- Legea nr. 292/2018 privind evaluarea impactului anumitor proiecte publice si private asupra mediului;
- O.U.G. nr. 92/2021 privind regimul deseurilor si H.G. nr. 856/2002 privind evidenta gestiunii deseurilor;
- Legea nr. 98/2016 privind achizitiile publice si H.G. nr. 395/2016, cu modificarile si completarile ulterioare;
- Legea nr. 319/2006 a securitatii si sanatatii in munca si H.G. nr. 1425/2006 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a acesteia; H.G. nr. 300/2006 privind cerintele minime de securitate si sanatate pentru santierele temporare sau mobile;
- H.G. nr. 273/1994 privind aprobarea Regulamentului de receptie a constructiilor, cu modificarile si completarile ulterioare;
- C 56-85 - Normativ pentru verificarea calitatii si receptia lucrarilor de constructii si instalatii aferente;

- orice alte acte normative si reglementari tehnice in vigoare aplicabile la data elaborarii documentatiei.

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
CONSILIER LOCAL
MELLAN PETER- MIKLOS**

**CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR GENERAL,
IOANA- FLORINA PETRUȘE**

NOTA CONCEPTUALĂ
întocmită conform H.G. nr. 907/2016, Anexa nr. 1

2. Informatii generale privind obiectivul de investitii propus

Denumirea obiectivului de investitii: "**MOBILITATE URBANA IN ORASUL TASNAD, JUDETUL SATU MARE**"

Ordonator principal de credite/investitor: *Orasul Tasnad (U.A.T. Orasul Tasnad)*

Ordonator de credite (secundar/tertiar): -

Beneficiarul investitiei: *Orasul Tasnad, judetul Satu Mare*

3. Necesitatea si oportunitatea obiectivului de investitii propus

Scurta prezentare privind:

a) deficiente ale situatiei actuale:

Orasul Tasnad (8.058 locuitori conform RPL 2021) este traversat de DN1F (Zalau - Carei), care preia in prezent intregul trafic de tranzit, inclusiv traficul greu, prin zona centrala a localitatii. La acesta se adauga traficul generat de drumurile judetene DJ108L (directia Satu Mare) si DJ108M (directia Santau - Piscolt - Valea lui Mihai), de parcul industrial nou infiintat si de strandul termal, statiunea fiind atractiva in special in sezonul estival.

- lipsa unui traseu ocolitor, ceea ce conduce la congestie, poluare si zgomot in zona centrala;
- conflicte intre traficul greu si deplasările pietonale si velo, cu risc ridicat pentru siguranta participantilor vulnerabili la trafic;
- infrastructura insuficienta pentru deplasările nemotorizate: lipsa pistelor de biciclete si trotuare discontinue sau necorespunzatoare;
- lipsa statiilor de transport public amenajate si a traseelor dedicate;
- accesibilitate redusa a parcului industrial nou infiintat, fara o legatura directa si sigura cu drumurile principale si cu zonele rezidentiale;

- iluminat public, colectarea apelor pluviale si echiparea edilitara insuficiente pe traseele vizate.

b) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investitii:

- reducerea traficului de tranzit din zona centrala cu aproximativ 30% (estimare);
- scaderea timpilor de deplasare in oras pentru transportul public si traficul local;
- cresterea ponderii modurilor de transport durabil (transport public, bicicleta, mers pe jos);
- cresterea sigurantei rutiere pentru toti participantii la trafic;
- imbunatatirea calitatii mediului urban prin reducerea emisiilor poluante si a zgomotului;
- conectarea eficienta a parcului industrial cu reseaua rutiera principala si cu zonele rezidentiale, cu efect asupra atragerii de investitori si a crearii de locuri de munca;
- cresterea atractivitatii urbane si a calitatii vietii pentru locuitorii si vizitatorii orasului Tasnad.

c) impactul negativ previzionat in cazul nerealizarii obiectivului de investitii:

- mentinerea si agravarea congestiei, a poluarii si a zgomotului in zona centrala, pe fondul cresterii traficului generat de parcul industrial;
- mentinerea unui nivel ridicat de risc de accidente rutiere, in special pentru pietoni si biciclisti;
- subutilizarea parcului industrial realizat prin fonduri UE, din cauza accesibilitatii reduse;
- dependenta in continuare de autoturismul personal si lipsa unor alternative de mobilitate durabila;
- scaderea atractivitatii orasului pentru locuitori, investitori si turisti;
- pierderea oportunitatii de finantare nerambursabila in perioada de programare 2028-2034.

Prezentarea, dupa caz, a obiectivelor de investitii cu aceleasi functiuni sau functiuni similare cu obiectivul de investitii propus, existente in zona, in vederea justificarii necesitatii realizarii obiectivului de investitii propus:

In prezent, orasul Tasnad nu dispune de o varianta ocolitoare si nici de o retea continua de piste pentru biciclete si trasee dedicate transportului public. In zona garii a fost realizat un coridor de mobilitate, cu care investitia propusa se interconecteaza prin Tronsonul 3.

Obiectivul propus nu dubleaza infrastructuri existente, ci le completeaza, realizand legatura dintre acestea si principalele drumuri de acces in oras.

Existenta, dupa caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, in cadrul carora se poate incadra obiectivul de investitii propus:

- Strategia de dezvoltare locala a orasului Tasnad

- Planul Urbanistic General al orasului Tasnad si Regulamentul Local de Urbanism aferent;
- Planul de Dezvoltare Regionala Nord-Vest 2021-2027 si Programul Regional Nord-Vest 2021-2027;
- Master Planul General de Transport al Romaniei;
- Strategia UE pentru o mobilitate sustenabila si inteligenta (2020) si Pactul Verde European;
- initiativa New European Bauhaus - COM(2021) 573 final.

Existenta, dupa caz, a unor acorduri internationale ale statului care obliga partea romana la realizarea obiectivului de investitii:

Nu este cazul. Investitia contribuie insa la indeplinirea angajamentelor asumate de Romania, ca stat membru al Uniunii Europene, privind reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera (Acordul de la Paris, Pactul Verde European).

Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investitiei:

Obiectivul general:

Cresterea accesibilitatii si mobilitatii urbane sustenabile in orasul Tasnad prin dezvoltarea unei infrastructuri integrate destinate transportului public, biciclistilor, pietonilor si traficului de tranzit, contribuind la reducerea emisiilor de gaze cu efect de sera, la fluidizarea circulatiei si la imbunatatirea calitatii vietii. De asemenea, investitia contribuie la cresterea accesibilitatii si conectivitatii parcului industrial realizat prin fonduri UE, facilitand deplasarile sustenabile ale fortei de munca si integrarea acestuia in fluxurile urbane.

Obiectivele specifice:

- reducerea traficului rutier din zona centrala prin devierea fluxurilor de tranzit catre un traseu ocolitor modernizat;
- cresterea atractivitatii si eficientei transportului public prin realizarea statiilor si traseelor dedicate;
- dezvoltarea mobilitatii nemotorizate prin amenajarea pistelor pentru biciclete si a trotuarelor;
- cresterea sigurantei rutiere si a confortului utilizatorilor prin implementarea iluminatului public si a canalelor tehnice/pluviale;
- asigurarea conectivitatii si a accesului facil catre parcul industrial, finantat prin fonduri UE, pentru a sprijini mobilitatea angajatilor si a vizitatorilor.

4. Estimarea suportabilitatii investitiei publice

Estimarea cheltuielilor pentru executia obiectivului de investitii, luandu-se in considerare, dupa caz: costurile unor investitii similare realizate; standarde de cost pentru investitii similare:

Valoarea totala estimata a investitiei a fost stabilita pe baza costurilor unor investitii similare realizate (strazi urbane cu trotuare, piste de biciclete, iluminat public, canal tehnic si canalizare pluviala) si este urmatoarea:

Indicator	Valoare (lei)	Valoare (euro)*
Valoare totala estimata, fara TVA	64.322.386,55	12.619.903,58
Valoare totala estimata, cu TVA	77.570.705,22	15.219.193,08
Valoare eligibila estimata, fara TVA	63.393.386,55	12.437.635,93
Valoare eligibila estimata, cu TVA	76.451.872,26	14.999.680,64

* curs InforEuro 1 euro = 5,0969 lei, conform fisei de proiect.

Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentatiei tehnico-economice aferente obiectivului de investitii, precum si pentru elaborarea altor studii de specialitate in functie de specificul obiectivului de investitii, inclusiv cheltuielile necesare pentru obtinerea avizelor, autorizatiilor si acordurilor prevazute de lege:

Valoarea estimata pentru elaborarea documentatiilor tehnico-economice este de 420.400,00 lei fara TVA (508.684,00 lei cu TVA), respectiv 82.481,51 euro fara TVA (99.802,63 euro cu TVA), si reprezinta cca 0,65% din valoarea estimata a investitiei. Valoarea acopera:

- studii de teren: studiu topografic, studiu geotehnic si, dupa caz, studiu de trafic, studiu hidrologic si expertiza tehnica;
- Studiul de fezabilitate (SF), elaborat in format BIM sau prin metoda echivalenta, cu capitol separat privind integrarea principiilor NEB si cu prezentarea rezultatelor consultarii publicului;
- Documentatia tehnica pentru autorizarea executarii lucrarilor de constructii (DTAC);
- Proiectul tehnic si detaliile de executie (PT + DE), inclusiv verificarea tehnica a proiectului;
- documentatiile pentru obtinerea avizelor, acordurilor si autorizatiilor prevazute de lege (certificat de urbanism, avize de la detinatorii de retele, aviz de mediu, avize de la administratorii drumurilor si ai caii ferate, aviz de gospodarire a apelor, aviz al Politiei Rutiere etc.) si audit de siguranta rutiera, dupa caz.

Surse identificate pentru finantarea cheltuielilor estimate (in cazul finantarii nerambursabile se va mentiona programul operational/axa corespunzatoare, identificata):

- pentru elaborarea documentatiilor tehnico-economice: finantare nerambursabila prin Programul Regional Nord-Vest 2021-2027, apelul "Sprijin pentru pregatirea documentatiilor tehnico-economice pentru proiecte care vizeaza urmatoarea perioada de programare", domeniul "Mobilitate urbana - altele decat municipiile resedinta de judet" (valoare nerambursabila solicitata: 508.684,00 lei, fara contributie proprie a beneficiarului);
- pentru executia obiectivului de investitii: fonduri europene nerambursabile aferente perioadei de programare 2028-2034, completate, dupa caz, din bugetul local al orasului Tasnad, bugetul de stat sau alte surse legal constituite.

5. Informatii privind regimul juridic, economic si tehnic al terenului si/sau al constructiei existente

Traseele propuse se vor amplasa pe terenuri apartinand domeniului public al U.A.T. Orasul Tasnad (strazi si drumuri existente). In cazul in care traseul optim afecteaza terenuri aflate in alta proprietate, Studiul de fezabilitate va identifica suprafetele si proprietarii afectati si va propune modalitatea de dobandire a terenurilor, cu respectarea Legii nr. 255/2010.

Regimul economic si tehnic al terenurilor va fi preluat din Certificatul de urbanism si din documentatiile de urbanism aprobate (PUG si RLU ale orasului Tasnad).

Tronsoanele propuse, cu lungimile si suprafetele estimate, sunt urmatoarele:

Nr.	Tronson / descriere traseu	Lungime (m)	Carosabil (mp)	Trotuare (mp)	Piste biciclete (mp)	Spatii verzi (mp)
1	Tronson 1: DN1F (directia Zalau) - DJ108L (directia Satu Mare)	1.850,00	13.273,75	5.550,00	5.550,00	1.850,00
2	Tronson 2: DJ108L (directia Satu Mare) - DN1F / Parc industrial nou infiintat / directia Carei - Vama	4.430,00	31.785,25	13.290,00	13.290,00	4.430,00
3	Tronson 3: Gara / Coridor de mobilitate executat - Tronson 2	860,00	6.170,50	2.580,00	2.580,00	860,00
4	Tronson 4: DJ108M (directia Santau / Piscolt / Valea lui Mihai) - DN1F / Parc industrial nou infiintat / directia Carei - Vama	1.380,00	9.901,50	4.140,00	4.140,00	1.380,00

	TOTAL	8.520,00	61.131,00	25.560,00	25.560,00	8.520,00
--	--------------	-----------------	------------------	------------------	------------------	-----------------

Suprafata totala estimata afectata de lucrari (carosabil, trotuare, piste de biciclete, spatii verzi): cca 129.291,00 mp. Datele sunt preliminare, preluate din fisa de proiect, si vor fi fundamentate si detaliate prin Studiul de fezabilitate, pe baza ridicarilor topografice si a situatiei juridice a terenurilor.

6. Particularitati ale amplasamentului/amplasamentelor propus(e) pentru realizarea obiectivului de investitii:

a) descrierea succinta a amplasamentului/amplasamentelor propus(e) (localizare, suprafata terenului, dimensiuni in plan):

Amplasamentul este situat in Romania, Regiunea de Dezvoltare Nord-Vest, judetul Satu Mare, U.A.T. Orasul Tasnad, in partea de sud-vest a judetului, la aproximativ 60 km de municipiul Satu Mare si 25 km de municipiul Carei. Investitia se desfasoara pe 4 tronsoane, in lungime totala de aproximativ 8.520 m, pe o suprafata estimata de cca 129.291 mp (carosabil cca 61.131 mp, trotuare cca 25.560 mp, piste de biciclete cca 25.560 mp, spatii verzi cca 8.520 mp).

b) relatiile cu zone invecinate, accesuri existente si/sau cai de acces posibile:

Accesul in oras se realizeaza pe DN1F (Zalau - Carei), DJ108L (directia Satu Mare) si DJ108M (directia Santau - Piscolt - Valea lui Mihai). Prin oras trece calea ferata Zalau - Satu Mare, cu statie CFR in Tasnad. Traseul propus va realiza conexiunea intre aceste drumuri, zona garii (inclusiv coridorul de mobilitate executat), parcul industrial nou infiintat, zonele rezidentiale si strandul termal.

c) surse de poluare existente in zona:

Principala sursa de poluare este traficul rutier, in special traficul de tranzit si traficul greu care traverseaza zona centrala pe DN1F (gaze de esapament, particule in suspensie, zgomot). Alte surse sunt activitatile casnice (incalzirea locuintelor), activitatile agricole si activitatile economice din zona. Investitia propusa nu creeaza surse de poluare suplimentare.

d) particularitati de relief:

Orasul este situat in zona de contact dintre Dealurile Tasnadului si Campia de Vest, cu dealuri joase si vai largi; altitudinile variaza intre cca 134 m si 220 m. Climatul este temperat continental, cu temperatura medie anuala de 9 - 10 grade C si precipitatii medii anuale de 550 - 650 mm. Reteaua hidrografica este reprezentata de Valea Cehalului si afluentii acesteia, Paraul Micaului si Valea Checheti.

e) nivel de echipare tehnico-edilitara al zonei si posibilitati de asigurare a utilitatilor:

Orasul dispune de retele de alimentare cu apa, canalizare, energie electrica, gaze naturale si telecomunicatii. Pe sectoarele de traseu nou, echiparea edilitara este redusa sau inexistentă.

Investitia prevede iluminat public, canal tehnic si sistem de colectare si evacuare a apelor pluviale pe toata lungimea traseului.

f) existenta unor eventuale retele edilitare in amplasament care ar necesita relocare/protejare, in masura in care pot fi identificate:

Retelele edilitare care ar necesita relocare/protejare vor fi identificate pe baza avizelor detinatorilor de retele si a ridicarilor topografice, iar solutiile si costurile aferente vor fi cuprinse in Studiul de fezabilitate.

g) posibile obligatii de servitute:

Nu se cunosc pana la aceasta data. Eventualele obligatii de servitute vor fi identificate prin Studiul de fezabilitate.

h) conditionari constructive determinate de starea tehnica si de sistemul constructiv al unor constructii existente in amplasament, asupra carora se vor face lucrari de interventii, dupa caz:

Pentru tronsoanele care se suprapun pe strazi/drumuri existente si pentru lucrarile de arta existente (podete, poduri, ziduri de sprijin) se va evalua starea tehnica prin expertiza tehnica, acolo unde este cazul.

i) reglementari urbanistice aplicabile zonei conform documentatiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal si regulamentul local de urbanism aferent:

Conform PUG si RLU ale orasului Tasnad si Certificatului de urbanism ce va fi emis pentru obiectivul de investitii. In cazul in care traseul propus nu este prevazut in documentatiile de urbanism aprobate, se va elabora, daca este cazul, documentatia de urbanism necesara, conform Legii nr. 350/2001.

j) existenta de monumente istorice/de arhitectura sau situri arheologice pe amplasament sau in zona imediat invecinata; existenta conditionarilor specifice in cazul existentei unor zone protejate:

Se va verifica prin Certificatul de urbanism si, dupa caz, prin avizul Directiei Judetene pentru Cultura Satu Mare.

7. Descrierea succinta a obiectivului de investitii propus, din punct de vedere tehnic si functional:

a) destinatie si functiuni:

Obiectivul de investitii consta intr-o infrastructura integrata de mobilitate urbana: un traseu rutier cu functie mixta (varianta ocolitoare a zonei centrale si traseu de conectivitate catre parcul industrial si zona garii), echipat pentru transportul public, biciclisti si pietoni.

b) caracteristici, parametri si date tehnice specifice, preconizate:

- traseu rutier cu functie mixta, in lungime de aproximativ 8,52 km, organizat pe 4 tronsoane, cu parte carosabila de cca 61.131 mp;
- trotuare in lungime totala de aproximativ 17,04 km (cca 25.560 mp);
- piste pentru biciclete in lungime de aproximativ 8,52 km (cca 25.560 mp);
- 4 statii de transport public modernizate;
- sistem de iluminat public cu corpuri LED, pe aproximativ 8,52 km;
- canal tehnic pentru infrastructura subterana, pe aproximativ 8,52 km;
- sistem de colectare si evacuare a apelor pluviale, pe aproximativ 8,52 km;
- spatii verzi (cca 8.520 mp);
- amenajarea intersectiilor cu DN1F, DJ108L, DJ108M si cu strazile laterale;
- masuri de accesibilitate pentru persoanele cu dizabilitati si integrarea principiilor New European Bauhaus (sustenabilitate, estetica, incluziune).

Parametrii definitivi (categoria strazilor, profilurile transversale, structura rutiera, solutiile pentru intersectii) se vor stabili prin Studiul de fezabilitate, pe baza studiilor de teren si, dupa caz, a studiului de trafic, analizand cel putin doua scenarii tehnico-economice.

c) durata minima de functionare apreciata corespunzator destinatiei/functioniilor propuse:
minimum 20 de ani.

d) nevoi/solicitari functionale specifice:

- devierea traficului de tranzit si a traficului greu din zona centrala;
- separarea fluxurilor auto, velo si pietonale pe toata lungimea traseului;
- asigurarea accesului direct si sigur catre parcul industrial, zona garii si strandul termal;
- mentinerea accesului la proprietatile riverane;
- colectarea si evacuarea controlata a apelor pluviale;
- pozarea retelelor de utilitati in canal tehnic;
- asigurarea iluminatului public si a sigurantei circulatiei, inclusiv pe timp de noapte;
- accesibilitate universala pentru toate categoriile de utilizatori.

8. Justificarea necesitatii elaborarii, dupa caz, a:

- studiului de prefezabilitate, in cazul obiectivelor/proiectelor majore de investitii: nu este cazul; valoarea estimata a investitiei nu incadreaza obiectivul in categoria obiectivelor/proiectelor majore de investitii, astfel ca se va elabora direct Studiul de fezabilitate;

- expertizei tehnice si, dupa caz, a auditului energetic ori a altor studii de specialitate, audituri sau analize relevante, inclusiv analiza diagnostic, in cazul interventiei la constructii existente: expertiza tehnica este necesara pentru tronsoanele care se suprapun pe strazi/drumuri existente si pentru lucrarile de arta existente, dupa caz; auditul energetic nu este cazul; sunt necesare studiul topografic si studiul geotehnic, iar dupa caz studiul de trafic, studiul hidrologic si auditul de siguranta rutiera;
- unui studiu de fundamentare a valorii resursei culturale referitoare la restrictiile si permisivitatile asociate cu obiectivul de investitii, in cazul interventiei pe monumente istorice sau in zone protejate: nu este cazul, sub rezerva verificarii prin Certificatul de urbanism.

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
CONSILIER LOCAL
MELLAN PETER- MIKLOS**

**CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR GENERAL,
IOANA- FLORINA PETRUȘE**