



PRIMĂRIA MUNICIPIULUI BISTRIȚA

Bistrița - 420040, Piața Centrală, nr. 6, Bistrița - Năsăud
E-mail: primaria@municipiulbistrita.ro <http://www.primariabistrita.ro>
Telefonul cetățeanului 0800-080033, Telefon 0263-223923/224706, Fax 0263-231046

DIRECTIA TEHNICA,
Serviciul Căi de Comunicații și rețele edilitare
Nr.82436/21.08.2023

Se aprobă,
Primar,
Ioan TURC

Calin
Stan
Digitally signed
by Calin Stan
Date: 2023.08.28
15:32:09 +03'00'

TEMĂ DE PROIECTARE

1. Informații generale

- 1.1. Denumirea obiectivului de investiții: *"Extindere sistem de management al traficului în municipiul Bistrița-etapa 2"*
- 1.2. Ordonator principal de credite/investitor: Primarul municipiului Bistrița
- 1.3. Ordonator de credite (secundar, terțiar): nu este cazul
- 1.4. Beneficiarul investiției: Municipiului Bistrița.
- 1.5. Elaboratorul temei de proiectare: Direcția Tehnică, Serviciul Căi de Comunicații și Rețele Edilitare.

2. Date de identificare a obiectivului de investiții

- 2.1. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente, documentație cadastrală:

Regimul juridic:

Teren, căi de comunicație rutieră din municipiul Bistrița, în proprietatea: domeniului public al municipiului Bistrița, Domeniului public al Județului Bistrița Năsăud, Statul Român cu drept de administrare a consiliului Local al Municipiului Bistrița.

Regimul economic:

Teren, căi de comunicație rutieră situate în zona de impozitare A, B. Conform PUG Bistrița – Cai de comunicație rutieră în intravilanul municipiului Bistrița.

Regimul tehnic:

Documentația de urbanism în vigoare PUG Bistrița și RLU aprobat prin HCL nr. 136/2013 și HCL nr.184/2018.Extinderea sistemului de management al traficului rutier în municipiul Bistrița.Amplasare de semafoare, senzori, rețele de cabluri electrice de interconectare a sistemelor de dirijare și fluidizare a traficului rutier. Proiectul, execuția lucrărilor va fi corelată cu proiectele în derulare, privind

infrastructura rutieră municipală, coexistența cu rețelele de utilitate publică. Înainte de începerea lucrărilor se va solicita emiterea Autorizației de spargere de către Direcția de Infrastructură și Servicii. Documentația va fi întocmită și semnată conform prevederilor din Legea nr.50/1991, republicata, privind autorizarea executării lucrărilor de construcții.

2.2. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse pentru realizarea obiectivului de investiții, după caz:

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

Amplasarea sistemului de management al traficului se va face în intersecțiile cu flux de circulație major pe căi de comunicație rutiere din municipiul Bistrița, axa est-vest reprezentată de traseul proiectului Linia Verde între str. Calea Dejului- str Gh Sincal și str.Gării - b-dul Republicii - str.Crinilor, localizate în intersecțiile :

- str. Calea Clujului - Calea Dejului - DN 17
- str. Drumul Sigmirului - str. Libertății
- Alee Sălcilor - B-dul Independenței
- str. Panait Cerna -B-dul Independenței
- B-dul Independenței-Str. Stefan Octavian Iosif
- B-dul Independetei - str.Alexandru Odobescu
- B-dul Republicii - str.Zimbrului
- B-dul Republicii - str.Crinilor

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

Traseul prevăzut relaționează cu toate străzile adiacente și cu accesele la proprietăți, cu piste de cicliști și benzile dedicate / prioritare create prin proiectul Linia verde.

c) surse de poluare existente în zonă;

Datorită gradului mare de motorizare și al numărului de deplasări zilnice, condițiile de trafic general ă continuă creștere la nivelul orașului, crează la orele de vârf, atât poluarea aerului prin emisii ridicate de CO₂ , cât și poluare fonică.

Nu se cunosc alte surse de poluare în zona.

d) particularități de relief;

Traseul aflat în studiu nu prezintă diferențe mari de nivel..

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

Zona beneficiază de toate utilitățile, respectiv de rețeaua de alimentare cu apă, canalizare menajeră și canalizare pluvială, electricitate, gaze și telefonie.

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

Pe amplasamentul propus există rețele de utilități publice (apă, canalizare menajeră și pluvială, șanțuri și rigole carosabile, curent atât LES cât și LEA, gaze naturale, telefonie) Dacă pe parcursul etapelor de proiectare și obținerea avizelor de amplasament (de la deținătorii de utilități) vor exista condiționări în acest sens (inclusiv relocarea unor stalpi de electricitate) se vor lua măsurile care se impun. Relocarea acestora va face parte ca obiect în cadrul obiectivului de investiții.

g) posibile obligații de servitute;

Nu au fost identificate posibile obligații de servitute.

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;

Nu este cazul

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

La proiectarea obiectivului de investiții ”**Extindere sistem de management al traficului în municipiul Bistrița-etapa 2**”, se va ține seama de reglementările urbanistice aplicabile în zona, respectiv Planul Urbanistic General al municipiului Bistrița aprobat prin HCL 136/14.11.2013 prelungit cu H.C.L. nr.184/2018 și Regulamentul local de urbanism aferent PUG (POT și CUT).

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.

Nu e cazul

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

a) destinație și funcțiuni:

Investiția susține tranziția spre o mobilitate urbană sustenabilă, prin creșterea gradului de atractivitate pentru deplasările cu autobuzele și bicicleta, precum și a gradului de siguranță în trafic. Sistemul de management al traficului trebuie realizat pe un concept modern, bazat pe o arhitectură de senzori de monitorizare a traficului în fiecare intersecție și automate de trafic adaptive, comandate centralizat, având un suport de comunicații comun, capabil să asigure întregul necesar de transmisiuni de date între automatele de trafic, senzori și centrul de comandă, introducerea

semaforizării pentru autovehicule, pietoni și bicicliști în apropierea sensurilor giratorii, montarea senzorilor inteligenți care pot comunica / recunoaște vehiculele de transport public, introducerea dotărilor suplimentare pentru trecerile de pietoni semaforizate, astfel încât să permită acordarea priorității mijloacelor de transport public.

Prin proiect se va realiza implementarea unui sistem inteligent de management al traficului pe un traseu de 4,7 km, incluzând 7 senzori giratorii și 7 treceri de pietoni, dotate cu camere de supraveghere și senzori de comanda inteligenta și incluse în sistemul de management al traficului realizat prin proiectul Linia Verde de Transport Public și Reconfigurarea Axei de Transport

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

Sistemul de management al traficului (SMT) este un ansamblu integrat hardware și software care are ca obiectiv general optimizarea transportului public și optimizarea traficului urban, fluidizarea traficului auto, asigurarea priorității vehiculelor cu destinație specială: ambulanța, pompierii și poliția, precum și îmbunătățirea siguranței cetățenilor.

Toate softurile pe baza cărora vor funcționa echipamentele componente a SMT trebuie să fie compatibile cu sistemul de control din dispeceratul de monitorizare a traficului realizat prin proiectul Linia verde.

In mod generic, SMT este alcatuit din urmatoarele componente:

- **Subsistemul de control al traficului, care va conține:**
 - ✓ Semaforizarea intersecțiilor: automatul de dirijare a traficului, semafoare cu LED, butoane pietoni, dispozitive acustice pentru persoane cu dizabilități, aplicațiile UTC (Urban Traffic Control);
 - ✓ sistemele de detectare, controlerul semaforului și afișajele pentru utilizatori.
- **Subsistemul de Supraveghere Video, care conține:**
 - ✓ Camere de luat vederi IP cu vizualizare 360°.
 - ✓ Camere ANPR
 - ✓ Echipamente de asigurare a comunicatiei: media-convertoare, swich-uri;
 - ✓ Cabluri de alimentare cu energie electrica si fibra optica;
 - ✓ Software local și central pentru gestionarea sistemului CCTV care trebuie să asigure următoarele funcțiuni: vizualizare flux video live, control complet al camerei, control ecran de perete cu posibilitatea stabilirii informatiilor ce urmeaza a fi afisate pe fiecare celula, cautarea și vizualizarea inregistrarilor, vizualizarea automata a fluxului video in momentul aparitiei unei alarme, salvare locala si export de flux video pe suport extern, capturare si salvare instantanee etc.
- **Subsistemul de prioritizare a vehiculelor de transport public în intersecții (Red&Speed& Buss Line);**

- **Subsistemul de management al iluminatului public la trecerile de pietoni;**
- **Subsistemul de detecție a calității aerului;**
- **Subsistemul de cântărire în mișcare- dacă este cazul;**

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:

Sistemul de Management al Traficului pentru Municipiul Bistrița are rolul de a eficientiza mobilitatea cetățenilor care locuiesc sau tranzitează orașul care să ducă la scăderea timpului de deplasare în trafic a vehiculelor, să crească gradul de siguranță al conducătorilor auto și al pietonilor, să permită alocarea de priorități pe tipuri de vehicule, implicit să crească eficiența socio-economică a transportului urban.

Acest sistem va fi format din senzori, echipamente locale și centrale care prin intermediul aplicațiilor software dedicate care rulează atât în echipamentele locale cât și în cele centrale, permit realizarea managementului integrat pentru următoarele activități, activități care sunt în sarcina autorității publice locale:

- Gestiunea inteligentă a traficului;
- Asigurarea unui sistem integrat și eficient de comunicație;
- Îmbunătățirea aspectului urbanistic al municipiului;
- Îmbunătățirea factorilor de mediu;
- Asigurarea siguranței cetățenilor;
- Asigurarea aplicării legii și a reglementărilor locale;
- Gestionarea datelor legate de mobilitate și utilizarea lor în îmbunătățirea condițiilor de viață a cetățenilor;

Exigențe tehnice:

- a) Compatibilitatea componentelor noi propuse în SMT la echipamentele existente în dispeceratul realizat în cadrul proiectului Linia Verde de Transport Public;
- b) Sistem de management al traficului va trebui să îndeplinească următoarele funcții: monitorizare și control adaptiv, funcția de diagnosticare, arhivare și stocare a datelor, funcția de comunicație.
- c) sistemul de comunicație va fi prin fibră optică, detectori de trafic;
- d) semaforizare nouă în toate cele 7 intersecții din proiect cu minim următoarele: stâlpi noi (simplici și cu consola) cu indicațiile aferente și canalizație, semafoare pentru vehicule, bicicliști și pietoni cu tehnologie LED, lămpi cu lumină intermitentă, dispozitive push-button-pietoni;
- e) se va analiza instalarea a 7 automate de dirijare a circulației echipate cu module de detecție;
- f) semnalizare rutieră cu indicatoare și marcaje în toate cele 7 intersecții din proiect și marcaje longitudinale pe traseu, precum și crearea de facilități pentru

persoanele cu dizabilități: dispozitive acustice și marcaje tactile la trecerile de pietoni caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate.

g) sistem de monitorizare prin camere video;

h) sistem de impunere a legii în trafic: sistem de detecție a trecerii pe roșu și depășire de viteză cu licențe Software incluse;

Nivelul de echipare și dotare a sistemului va ține cont (cel puțin) de specificațiile tehnice și funcționale minimale prezentate mai jos, asigurând o bună funcționare a sistemului.

- **Automate de semaforizare**

Automatele de trafic sunt una din cele mai importante verigi ale lanțului de echipamente, pentru sistemele de semaforizare adaptive. Automatul de trafic este direct răspunzător de siguranța circulației într-o intersecție semnalizată, de aceea el trebuie să îndeplinească o serie de funcții de siguranță.

Automatele de dirijare a circulației sunt cele mai importante componente ale acestui sistem. Pentru a respecta condițiile de securitate impuse de standardele în vigoare și să poată funcționa într-un sistem integrat, ele trebuie să îndeplinească o serie întreagă de condiții dintre care enumerăm:

- Funcționare în regim Centralizat;
- Funcționare local adaptivă;
- Funcționare în corelare de tip ”undă verde”;
- Funcționare în regim local pe bază de istoric;
- Funcționare în regim de avarie.

Caracteristici de comandă a semaforizării:

- comanda secvențială a semafoarelor din intersecție în cadrul mai multor programe de semaforizare (diurne și nocturne) ai căror parametri (durate, faze, structura planurilor de semaforizare) sunt înregistrați într-o memorie nevolatilă;
- trecerea de la un program de semaforizare la altul trebuie să se facă fără discontinuitate de fază și de culoare;
- număr maxim de stări (starea reprezintă intervalul de timp pe parcursul căreia nu se înregistrează nici o modificare a culorii semafoarelor) : variabil
- durata ciclului de funcționare: variabilă
- repornire automată cu sincronizare orară, în cazul întreruperii accidentale a tensiunii de alimentare;
- precizia de reglare a ceasului;
- posibilitate de reglare a ceasului: operare directă;
- comunicație serială (locală sau de la distanță);
- realizarea oricărei succesiuni și durate de culoare pe semafor;
- posibilități multiple de microreglare prin adaptarea în timp real a duratelor de verde pe diferite căi de acces, funcție de semnalele furnizate de detectoarele utilizate;

- acordarea de faze la Cerere, funcție de semnalele date de detectoarele de cerere sau butoanele pietonale utilizate;
- efectuarea cu prioritate a unor faze de circulație funcție de cererile înregistrate de la detectoarele de așteptare;
- alegerea programului de funcționare pe baza analizelor de trafic locale sau a comenzilor primite de la un echipament ierarhic superior;
- schimbarea programelor de semaforizare funcție de ora din zi și ziua din săptămână;
- integrare în sisteme de undă verde locale, alături de echipamente de generație sau fabricație diferite.

Funcții de programare și monitorizare:

- posibilitatea interconectării prin interfețe cu terminale nerezidente în echipament:
În vederea monitorizării echipamentul poate comunica:
 - starea reală a funcționării semafoarelor;
 - starea reală a funcționării detectoarelor;
 - numărul de autovehicule rezultat în urma analizei locale de trafic, pe diferite sensuri și direcții;
 - numărul programului de semaforizare care este în rulare;
 - prezența avariilor,
 - starea ceasului calendar propriu.
 - funcția de telealarmare se realizează în situațiile:
 - prezență avarie verde antagonist;
 - prezență avarie blocare pe stare;
 - prezență avarie roșu ars (pentru canalele protejate);
 - lipsă comunicație.
 - comunicații pe fibră optică și adresare tipică Internet;
 - linie proprie de telecomunicație - sistem RS485;
 - Raportarea automată la distanță a defectărilor, căderilor de tensiune sau deschiderii neautorizate a panoului frontal.

Controlerul de trafic trebuie să fie bazat pe o structură modulară cu facilități de interconectare cu un sistem central computerizat de control al traficului urban, capabil să îndeplinească următoarele funcții:

- Managementul dispozitivelor de semnalizare trafic, prin modalități care includ controlul customizabil al algoritmilor matematici pentru managementul traficului prin generarea dinamică a planurilor de selecție în funcție de cerințele reale ale traficului din intersecții.
- Facilitate de colectare a datelor de trafic.
- Comunicația cu Centrul de control al traficului

Toate datele vor fi centralizate cu ajutorul echipamentelor amplasate in dulapurile automatelelor de semaforizare care vor fi conectate prin intermediul retelei de fibra optica (sau prin alte solutii de comunicatie), la Centrul de Comanda si Control.

Odata cu modernizarea celorlalte strazi vor fi realizate si introduce in sistemul de management al traficului si alte intersectii.

- Lampile de semaforizare vor fi modernizate cu led si vor respecta caracteristicile specifice unui astfel de sistem.

Tipurile de semafoare utilizate sunt urmatoarele:

- Semafor vehicule
- Semafor pietoni
- Semafor GIP (galben intermitent — pietoni)
- Semafor VID (verde intermitent dreapta)

Sistemul de Supraveghere Video

Acest sistem permite obtinerea de informatii video referitoare la trafic din punctele de interes, inregistrarea acestora pentru o perioada de timp conforma cu prevederile legale si gestionarea situatiilor neprevazute aparute.

Pentru o accesare mai rapida si mai facila pentru operatori a camerelor, aplicatiile software pentru sistemul CCTV vor fi integrate in platforma software de integrare care va gestiona integrat toate aplicatiile, oferind operatorilor in acelasi timp toate informatiile necesare pentru gestionarea situatiilor aparute.

De asemenea camerele video trebuie sa permita utilizarea lor in sistem AID (automatic incidents detection), astfel incat prin configurarea unora dintre ele in dispeceratul central si prin utilizarea de solutii software adecvate sa se poata evidentia rapid in centrul de control evenimentele aparute.

Sistemul de Enforcement (Red&Speed& Buss Line)

Pentru cresterea disciplinei in trafic cu rezultate benefice in ceea ce priveste siguranta rutiera si asigurarea respectarii benzilor unice pentru transportul public se propune introducerea in cadrul sistemului a 3 tipuri de echipamente pentru depistarea incalcarii legislatiei rutiere:

- Dispozitive de depistare a depasirii limitei de viteza admise (radar);
- Dispozitive de depistare a trecerii pe culoarea rosie a semaforului;
- Dispozitive pentru depistarea incalcarii interdictiei privind accesarea benzilor dedicate transportului public de catre vehiculele neautorizate;

Toate aceste dispozitive vor fi conectate in centrul de control de unde prin intermediul platformelor software dedicate acestor aplicatii vor realiza aplicarea sanctiunilor in conformitate cu prevederile legale.

Pentru toate aceste panouri au fost prevazuti suportii de sustinere (stalpi) si conexiunile acestora la sistemul de alimentare si la reseaua de comunicatie.

Trebuie sa fie prevazute urmatoarele dispozitive:

- Dispozitive de depistare a depasirii limitei de viteza admise (radar)
- Dispozitive de depistare a trecerii pe culoarea rosie a semaforului
- Dispozitive pentru depistarea incalcarii interdictiei privind accesarea benzilor dedicate transportului public de catre vehiculele neautorizate (unde e cazul);
- Sistemul de cântărire în mișcare și de control al accesului în zone cu reglementari speciale de tonaj sau de gabarit (inclusiv taxare pentru zone centrale)

Centru de Control

Toate sistemele vor fi coordonate din centrul de control prin intermediul hardware-ului și software-ului prevăzut în acest sens.

În prezent, la nivelul Municipiului Bistrița există în implementare centrul de control realizat în cadrul proiectului Linia Verde de Transport din str. Simpozionului nr.2, care are o soluție centralizată și integrată de management al traficului rutier, de management al transportului public și informare a călătorilor și un sistem care să monitorizeze video zonele cu probleme în ceea ce privește fluenta și siguranța traficului rutier și a transportului public.

Prestatorul va prezenta Autorității Contractante o documentație tehnico-economică ce va respecta întocmai conținutul cadru indicat în HG nr.907/2016.

La stabilirea exigențelor tehnice se va ține cont de:

- de prevederile documentațiilor de urbanism în vigoare: PUG al municipiului Bistrița aprobat prin HCL nr.136/2013, prelungit cu HCL nr. 184/2018;
- la proiectarea lucrării publice se vor respecta: toate prevederile Codului Civil;
- de condițiile impuse de avizatori de la pct. 5 din CU solicitat în acest scop;

d) număr estimat de utilizatori:

Se estimează un număr minim de 1.000.000 de utilizatori / an.

e) durata minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației/funțiilor propuse:

Conform HGR nr. 2139 din 30 noiembrie 2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, durata minimă de funcționare este estimată între 20-30 ani. (1.3.25. Alte construcții pentru transporturi, poștă și telecomunicații neregăsite în cadrul subgrupeii 1.3.)

f) nevoi/solicitări funcționale specifice:

Prin extinderea sistemului de management al traficului în municipiul Bistrița, lungime de 4,7 km, se asigură condițiile pentru realizarea în condiții de siguranță a circulației autovehiculelor, asigurarea priorității mijloacelor de transport în comun, a biciclistilor și pietonilor. În acest mod, se pot diminua semnificativ blocajele în traficul rutier cu autoturisme și emisiile de echivalent CO₂ din transport în municipiu.

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

La elaborarea fazelor de proiectare se va ține cont de prevederile din Certificatul de Urbanism nr. 1134/28.06.2023 eliberat în vederea obținerii autorizației de construire și în scopul adjudecării prin licitație a proiectării lucrărilor publice, precum și de obiectivele generale în cadrul Planului Național de Redresare și Reziliență- apelurile de proiecte PNRR/2022/C10-II.2, Componenta C10-Fondul Local I.1.2- Asigurarea infrastructurii pentru transportul verde -ITS -alte infrastructurii TIC (sisteme inteligente de management urban/local);

2.4. Cadrul legislativ aplicabil și impunerile ce rezultă din aplicarea acestuia:

Documentația de proiectare se va întocmi cu respectarea prescripțiilor legislației generale și a legislației de proiectare, hotărâri guvernamentale și ordonanțe, în vigoare în domeniul construcțiilor, fără a se limita la acestea:

- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare și a regulamentelor referitoare la instituirea în sistemul calității în construcții;
- Legea nr.50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, cu modificările și completările ulterioare, precum și actele normative emise în aplicarea acesteia;
- Ordin nr. 839 din 12 octombrie 2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;
- Legea nr. 265 din 7.11.2008 (republicată și actualizată) privind gestionarea siguranței circulației pe infrastructura rutieră ;
- Legea nr. 350/2001 din 6 iulie 2001 privind amenajarea teritoriului și urbanismul - HGR nr. 525/1996 pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism (Reglementări specifice);
- Ordinele miniștrilor, legi, hotărâri de guvern, standarde, normative și norme tehnice în vigoare privind proiectarea, aplicabile prezentului proiect;
- Norme tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor urbane, aprobate prin Ordinul nr. 49/1998 al Ministerului Transporturilor;
- Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumului, cu modificările și completările ulterioare, inclusiv prin Legea 198/2015, privind aprobarea OG 7/2010;
- Normativ pentru amenajarea intersecțiilor la nivel pe drumurile publice, indicativ AND 600-2010; Normativ privind adaptarea clădirilor civile și spațiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, indicativ NP 051-2012;
- HGR nr. 907/2016 din 29 noiembrie 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;

- HGR nr. 925/1995 privind Regulamentul de verificare și expertizare tehnică de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și a construcțiilor, cu modificările și completările ulterioare;
- HCL nr.136/2013 pentru aprobarea PUG Bistrița și Regulamentul local de urbanism;
- HGR nr. 766/1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții.
- Legea nr. 184/2001 privind organizarea și exercitarea profesiei de arhitect,
- Codul Deontologic din 27 noiembrie 2011 al profesiei de arhitect, publicat în M.Of. nr. 342/21.mai 2012,
- Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice, actualizată;
- HGR Nr. 395/2016 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a prevederilor referitoare la atribuirea contractului de achiziție publică/acordului-cadru din Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice;
- Ordin pentru aprobarea Ghidului specific — Condiții de accesare a fondurilor europene aferente Planului național de redresare și reziliență în cadrul apelurilor de proiecte PNRR/2022/C10, componenta 10 — Fondul local*)
- Altele, inclusiv Directivele Europene și Regulamentele Parlamentului European în domeniul achizițiilor publice, proiectării și construcțiilor.

Elaboratorul trebuie să pună accent în cadrul studiului de fezabilitate pe fundamentarea investiției printr-o analiză detaliată a situației existente și a indicatorilor variantelor propuse.

Conform Anexei Model E la Ghidul specific, SF trebuie să demonstreze că activitățile/lucrările realizate în cadrul proiectului care contribuie la unul dintre cele șase obiective de mediu sunt considerate conforme cu principiul de „a nu prejudicia în mod semnificativ” (DNSH – „Do No Significant Harm”), prevăzute în Comunicarea Comisiei - Orientări tehnice privind aplicarea principiului de „a nu aduce prejudicii semnificative” în temeiul Regulamentului privind Mecanismul de redresare și reziliență (2021/C58/01).

Orice modificări ale actelor normative sau de reglementare intervenite pe parcursul desfășurării contractului privind elaborarea SF atrage după sine implementarea obligatorie a acestora de către contractant fără pretenții financiare.

La solicitarea de completări de către avizatori sau alte instituții competente și îndreptățite, inclusiv de investitor, se va trece la realizarea acestora, fără alte pretenții financiare din partea contractantului (proiectantului).

Director executiv,

Ivașcu Lia

Lia

Ivascu

Digitally signed
by Lia Ivascu
Date: 2023.08.28
09:57:41 +03'00'

Sef serviciu,

Nicoleta Bretfelean

Maria-

Nicoleta

Bretfelean

Digitally signed by
Maria-Nicoleta
Bretfelean
Date: 2023.08.25
14:50:16 +03'00'

Intocmit , Astalis Adrian / 2ex.

Adrian-

Cristian Astalis

Digitally signed by
Adrian-Cristian Astalis
Date: 2023.08.25
14:46:23 +03'00'

