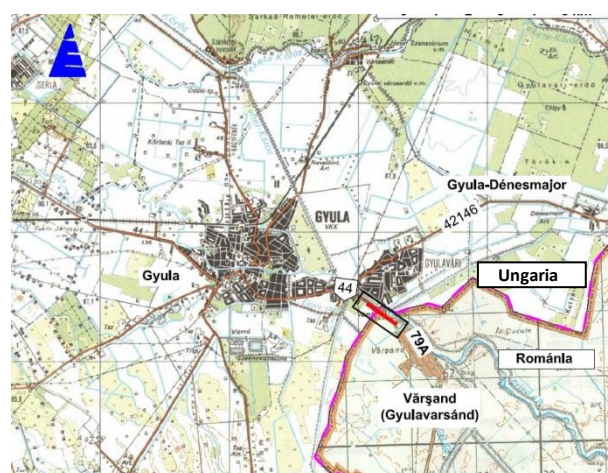
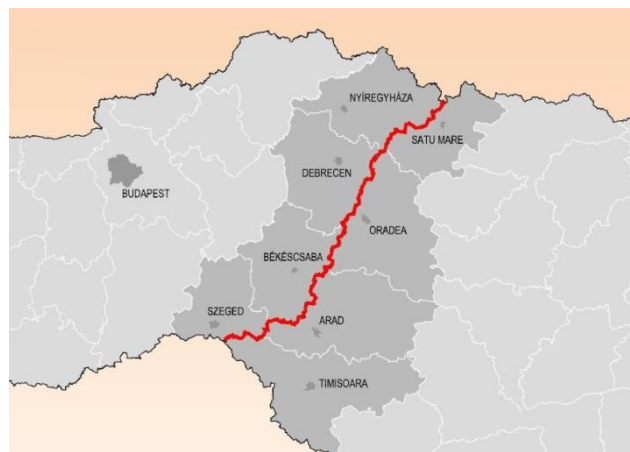


43. Drum între Gyula (HU) – Vărșand (Gyulavarsánd) (RO)

1. Denumirea proiectului

43. Drum între Gyula (HU) – Vărșand (Gyulavarsánd) (RO)

2. Amplasament



3. Antecedente

Între cele două localități funcționează un existent punct internațional de frontieră, fără limitare.

4. Situația actuală

4.1. Mediul geografic și natural

Orașul **Gyula** se găsește în partea de sud-est a Câmpiei Maghiare, pe malul stâng al Crișului Alb, direct lângă frontiera română. Este caracteristic referitor la așezarea lui, că se întinde pe teritoriul plasat cel mai adânc al Ungariei, la înălțimea de optzeci și opt metri față de nivelul mării, în zonă de șes. Climatul regiunii este temperat, de natură continentală. Orașul învecinat cel mai apropiat este Békéscsaba, care se poate accesa pe drumul principal 44, la 16 km vest. **Gyulavarsánd** se întinde în județul Arad din România la 7 km sud-est de Gyula, pe malul stâng al Crișului Alb, administrativ aparține de Pîlu.

4.2. Rețeaua afectată de drumuri

Pe drum public este accesibil fundamental dinspre Békéscsaba pe drumul principal nr. 44, respectiv din Sarkad, din Doboz, din Kétegyháza, din Elek, precum și din Szabadkígyós, pe drumurile cu același nume.

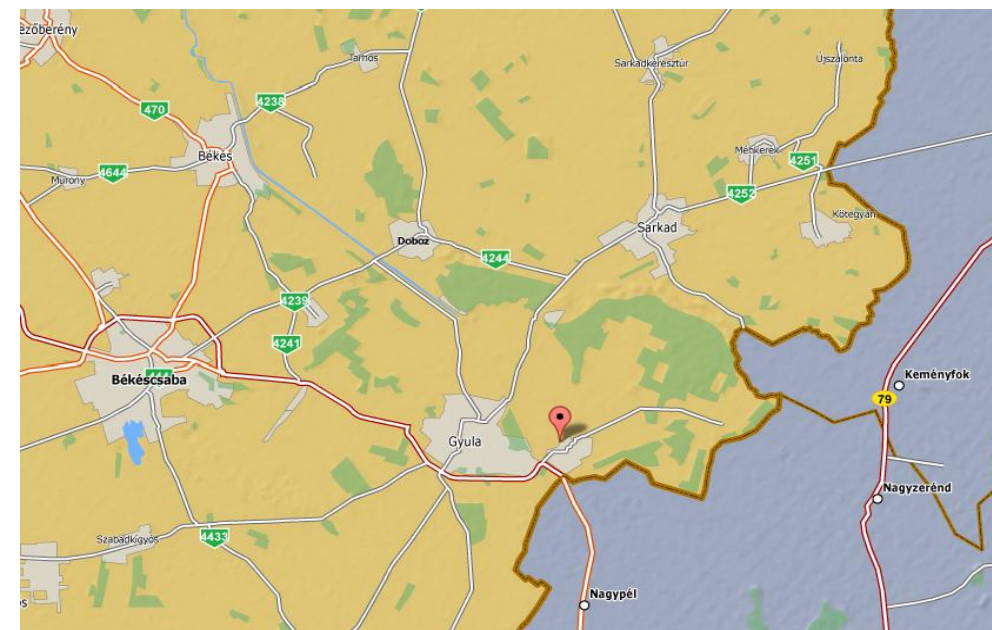
Gyula este din 1970 un important punct de trecere a frontierei: în direcția Arad–București asigură un traseu mărginit de România respectiv traseu important în aceeași direcție spre țările balcanice. Pe porțiunea de frontieră maghiaro-română până astăzi Gyula este singura trecere de frontieră, de care se leagă și o infrastructură orășanească dezvoltată.

4.3. Transportul public în localitățile afectate

Orașul Gyula se poate accesa cu trenul pe linia de cale ferată MÁV nr. 128 Békéscsaba–Kötegyán–Vésető–Püspökladány. Stația de cale ferată se găsește pe porțiunea de cale între halta sîstată Gyula-Jánoszug și Gyulai Városerdő. În direcția Békéscsaba circulă în fiecare oră trenuri personale, cu timp de mers de 16-20 minute. Curse de autobuze circulă în exploatarea a mai multor societăți Volán înspre Gyula.

4.4. Legături cicliste

Orașul Gyula dispune de o rețea construită de drumuri de biciclete. Lângă drumul principal nr. 44, apoi în intravilanul



orașului Gyula înaintează drumul / banda de biciclete, lângă drumul cu semnul 42146 avansează pe podul Crișului Alb înspre Gyulavári, apoi spre Gyula-Dénesmajor. După râu există posibilitatea circulației pe bicicletă pe drumuri pavate.

4.5. Caracteristici sociale economice

Câmpia dealungul Crișului este șesul de luncă joasă inundabilă a Crișului Alb și Dublu, cu rămășițe de mlaștină și de smârc, cu o multitudine de ape stătătoare mai mici și mai mari. Este constituit mai ales din teritorii agrare, cu culturi de plante de câmp. Localitățile cele mai semnificative sunt Gyula și Sarkad, care se pot accesa pe drumuri principale de rang inferior. Pe partea română se află în apropiere Salonta. și Ineu, de altfel teritoriul este caracterizat de populație și densitate de localități reduse. Valorile istorice culturale ale localității Gyula sunt de importanță națională, și orașul are și un efect de atracție turistică însemnată. Apa termală și baia termală a localității sunt cele mai însemnate în împrejurime, au fost realizate investiții eficiente de dezvoltare în domeniul lărgirii capacităților de cazare în anii trecuți. Mulțumită și turismului Gyula este unul dintre orașele cu șomajul cel mai mic din țară, cu activitate antreprenorială însemnată. Este caracteristică pentru toată regiunea șomajul sub media pe țară, și la fel o compoziție favorabilă de vîrstă

5. Caz fără proiect

Partea zonei dintre Sarkad și Gyula este una dintre zonele cu situația cea mai favorabilă a porțiunii totale de frontieră maghiaro-română (pe lângă Szeged subregiunea de la Gyula este unica din porțiunea comună de frontieră cu România, care nu aparține de regiunile cu situație nefavorabilă). Pe lângă producția agricolă, care este și aici însemnată, s-a format până astăzi la Gyula o ramură turistică dezvoltată – mulțumită apei termale –, care are ca urmare că în împrejurime aici există șomajul cel mai mic și numărul antreprenoriatelor este cel mai mare. Pe acest potențial se pot baza alte dezvoltări, pentru care ar putea da în impuls mare atragerea mai puternică a vizitatorilor români. În cazul nerealizării dezvoltărilor nu mai apare interoperabilitatea favorabilă a zonei, din care cauză cooperarea zonelor transfrontaliere nu se poate dezvolta în măsură corespunzătoare. Dezvoltarea în înțelesul socio-economic rămâne unilaterală, în același timp însă în zona directă de frontieră în orice caz ar trebui depusă toată străduința pentru exploatarea comună, și la nivelul cel mai înalt al posibilităților din ambele țări.

6. Conținutul tehnic proiectului

Studiul de fezabilitate analizează realizarea accesibilității punctului actual de trecere de frontieră. Constituie părți ale proiectului sarcinile de realizare ale accesibilității în legătură cu construcția de drum, precum și demolările necesare de clădire și de marchiză.

6.1. Enumerarea elementelor tehnice de bază

43. Drum între Gyula (HU) – Vărşand (Gyulavarsánd) (RO)

Ungaria

- Reabilitarea existentului drum principal nr. 44
- Demolare de clădire, de marchiză
- Lucrări de construcții de drumuri în legătură cu demolările de clădiri (corecții)

6.2. Traseul topografic, amplasamentul drumului

Proiectul actual conține o corecție minimă a drumului atât în Ungaria, cât și în România, provenită din demolarea clădirii punctului de frontieră. Este necesară demolarea clădirilor vechi existente, deja neutilizate, de trecere a frontierei și a drumurilor de deservire ale acestora. Drumul proiectat utilizează traseul punctului vechi de trecere de frontieră, cu corecția direct pe frontieră a acestuia. Lungimea totală a traseului este de 1143 metri.

6.3. Categoria drumului, clasare

Pe partea maghiară

- drumul principal de rangul I. numărul 44

Pe partea Română

- drumul național cu semnul 79A

6.4. Formarea profilului drumului

Porțiunea proiectată are 2x1 benzi, lățimea pavajului este de 7,5 m. Lățimea platformei este de 11,0 m în Ungaria, 12,0 m în România. Formarea exactă este indicată de către secțiunea model.

6.5. Noduri de drumuri publice, racordări de drumuri

Începutul porțiunii proiectate se racordează de drumul principal nr. 44 (HU), iar finalul de drumul cu semnul 79A (RO).

6.6. Obiecte de artă

Pe porțiunea proiectată traseul nu intersectează cursul de apă. Obiect de artă nu trebuie construit.

6.7. Intersecție de frontieră

Obiectivul proiectat intersectează frontiera maghiaro-română între punctele de frontieră **D107/2 și D109**.

6.8. Afectarea protecției mediului

Domeniul de proiectare nu afectează zonă de protecție a naturii.

6.9. Utilități publice afectate

Traseul nu afectează nici o utilitate publică de nivel național. Afectează în împrejurimea vechilor clădiri ale trecerii de frontieră utilități publice locale.

7. Situația de sistematizare

7.1. Planurile naționale și județene de sistematizare a teritoriului și sistematizare a localităților

PNS (*Planul Național de Sistematizare*) valabil conține ca element relevant din punctul de vedere al intersectării frontierei porțiunea drumului principal nr. 44 dintre Gyula (România).

Planul de sistematizare al județului Békés conține traseul analizat drumul principal nr. 44.: segmentul Kecskemét – Békésszentandrás – Békéscsaba – Gyula**-(România) al drumului principal nr. 5.

7.2. Planuri de sistematizare ale localităților

Planul de sistematizare al orașului Gyula nu conține segmentul de intersecție al frontierei, studiat în cadrul proiectului.

8. Costuri estimate

INVESTITA	Pe partea maghiară: (Ft)	Pe partea română (Ft)
1. Costurile pregătirii proiectului	4 017 845	1 400 864
1.1 Proiectare	4 017 845	1 400 864
1.2 Arheologie	-	-
1.3 Decontaminare de muniții	-	-
2. Costuri de management de proiect	669 641	233 477
3. Costuri de proiect legate de alte resurse umane	267 856	93 391
4. Subvenții asigurate pentru grupul țintă al proiectului (de ex. cheltuieli de drum)	13 393	4 670
5. Construcție	133 928 158	46 695 480
5.1.Pregătirea terenului	120 783 475	42 689 400
5.2. Construcția drumului	12 284 750	3 744 000
5.2.1. Construcția drumului (baza)	1 296 000	210 000
5.2.2. Construcția drumului: stratul de uzură (asfalt)	9 468 500	2 828 000
5.2.3. Construcția drumului infrastructura	1 335 000	545 000
5.2.4. Construcția drumului altele	185 250	161 000
5.3. Construcție hidraulică	-	-
5.4. Construcția obiectelor de artă	-	-

5.5. Tehnica de circulație	245 695	74 880
5.6. Utilități publice	-	-
5.7. Protecția mediului	-	-
5.8. Grădinarit/amenajare grădină	122 848	37 440
5.9. Mașini, instalații	-	-
5.10. Costuri generale	491 390	149 760
6. Achiziționare de mijloace	-	-
7. Servicii profesionale	7 499 977	2 614 947
7.1 Costurile achiziției publice	401 784	140 086
7.2 Costurile inspectorului tehnic	6 696 408	2 334 774
7.3 Publicitate	401 784	140 086
7.4 Onorariile auditorilor	-	-
8. Costuri administrative (autorizații)	267 856	93 391
9. Achiziționare de pământ, achiziționare de imobile	-	-
10. Alte costuri	13 392 816	4 669 548
Total	160 057 541	55 805 768
11. Rezervă	16 005 754	5 580 577
Costurile totale nete	176 063 295	61 386 345

Costurile totale nete ale investiției pe baza estimării de costuri în 2014 de către proiectant sunt **237 milioane Ft** (0,8 milioane Euro)..

9. Efecte

Punct de frontieră existent.

10. Eficiența socială

Punct de frontieră existent.

11. Riscuri

La proiect nu apar riscuri. După afilierea României de Acordul de la Schengen realizarea investițiilor înseamnă o decizie de gestionar de patrimoniu.

12. Etapizare

Proiecte de demolare: 3 luni
 Autorizație de demolare: 6 luni
 Achiziții publice de proiectare
 Întocmirea proiectului de autorizare: 2 luni
 Procedura de autorizare: 6 luni
 Întocmirea proiectului de execuție: 3 luni
 Achiziție publică pentru executant: 3 luni
 Realizare: 4 luni

