

ROMÂNIA
JUDEȚUL TELEORMAN
CONSILIUL LOCAL AL ORAȘULUI VIDELE

HOTĂRÂRE

Privind modificarea HCL Oraș Videle nr. 44 din 31.03.2023 privind " aprobarea documentației de avizare a lucrărilor de intervenții, a indicatorilor tehnico-economici/ indicatorilor tehnico-economici actualizați și a devizului general/devizului general actualizat pentru obiectivul de investiții „MODERNIZARE ȘI REABILITARE STRĂZI ÎN ORAȘUL VIDELE”, aprobat pentru finanțare prin Programul Național de Investiții „Anghel Saligny”, precum și a sumei reprezentând categoriile de cheltuieli finanțate de la bugetul local pentru realizarea obiectivului"

- CONSILIUL LOCAL AL ORAȘULUI VIDELE, JUDEȚUL TELEORMAN -
- ÎNTRUNIT ÎN ȘEDINȚĂ ORDINARĂ -

Având în vedere:

- Referat de aprobare nr.9365 / 24.05.2023 al Primarului orașului Videle;
- Raportul de specialitate nr. 9364/ 24.05.2023 al Compartimentului A.D.P.P. din cadrul Aparatului de Specialitate al Primarului orașului Videle;
- Ordonanței de Urgență a Guvernului nr. 95/2021 pentru aprobarea Programului Național de Investiții "Anghel Saligny" ;
- Avizul favorabil al comisiilor de specialitate ale Consiliului Local al orașului Videle .
- Ordinul nr. 13331/21.09.2021 privind aprobarea Normelor Metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 95/2021 pentru aprobarea Programului Național de Investiții "Anghel Saligny" pentru categoriile de investiții prevăzute la art.4 alin, (1) lit.a) -d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr.95/2011;
- Prevederile art. 129. alin (2). lit. c) și e), alin. 3, lit. d) și alin. (9). litera a) din Ordonanța de Urgență nr. 57 / 03.07.2019;
- Ordinul nr. 2.708 din 18 octombrie 2022 privind modificarea și completarea Normelor metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 95/2021 pentru aprobarea Programului național de investiții "Anghel Saligny", pentru categoriile de investiții prevăzute la art. 4 alin. (1) lit. a)-d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 95/2021, aprobate prin Ordinul ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației nr. 1.333/2021;
- Prevederile art. 137, alin. (1), art.196, alin.(1), lit. b) din Ordonanța de Urgență nr. 57 / 03.07.2019 .

HOTĂRĂȘTE:

Art.I. Se aprobă înlocuirea Anexei nr.1 la HCL Oraș Videle nr. 44 din 31.03.2023 cu Anexa nr. 1 la prezenta și care face parte integrantă din aceasta.

Art.II. Se aprobă înlocuirea Anexei nr.2 la HCL Oraș Videle nr. 44 din 31.03.2023 cu Anexa nr. 2 la prezenta și care face parte integrantă din aceasta.

Art.III. Se aprobă înlocuirea Anexei nr.3 la HCL Oraș Videle nr. 44 din 31.03.2023 (anexa nr. 2.2 c la normele metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 95/2021 pentru aprobarea Programului Național de Investiții "Anghel Saligny"), cu Anexa nr. 3 la prezenta și care face parte integrantă din aceasta.

Art.IV. Toate celelalte prevederi ale HCL oraș Videle nr. 44 din 31.03.2023 rămân nemodificate.

Art.V. Cu aducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri se însărcinează Compartimentul ADPP Investiții și Lucrări Publice și Serviciul Financiar Contabilitate din cadrul Aparatului de Specialitate al Primarului orașului Videle.

Art.VI. Prin grija Secretarului general al orașului Videle, prezenta hotărâre va fi comunicată Instituției Prefectului Județului Teleorman pentru verificarea legalității, precum și oricărei persoane sau instituții interesate.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ ,
SITOMIL VALERICA

CONTRASEMNEAZA
SECRETAR GENERAL ,
IVAN CORINA NICOLETA

Prezenta hotărâre a fost adoptată cu un nr. de 16 voturi "pentru", - voturi
"impotriva", - abțineri, din nr. de 16 consilieri în funcție, din care prezenți.

VIDELE

Nr. 65 din 29.05.2023

MANAGEMENT SYSTEM
CERTIFIED



ISO 9001 ISO 14001



ANEXA NR. 1 LA HCL
NR. 65 / 29.05.2023
S.C. ROAD PROJECT S.R.L.

Alexandria, str. Libertatii, bl. L9, ap.1

J34/360/2007, RO 21784512

Telefon: 0722 973 513

E-mail: office@roadproject.ro

Site web: www.roadproject.ro

PR. NR. 170 RP /2021

FAZA: D.A.L.I.

DOCUMENTAȚIE DE AVIZARE A LUCRARILOR DE INTERVENTII MEMORIU TEHNIC

1. INFORMATII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTITII

- 1.1. Denumirea obiectivului de investiții: **"MODERNIZARE SI REABILITARE STRAZI IN ORASUL VIDELE, JUDETUL TELEORMAN"**
- 1.2. Ordonator principal de credite/investitor: **ORAS VIDELE,
JUDETUL TELEORMAN**
- 1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar) **ORAS VIDELE,
JUDETUL TELEORMAN**
- 1.4. Beneficiarul investiției **ORAS VIDELE,
JUDETUL TELEORMAN**
- 1.5. Elaboratorul documentației de avizare a lucrărilor de intervenție **S.C. ROAD PROJECT S.R.L. ALEXANDRIA**
sediul social Alexandria, str. Libertatii, bl. L9, ap. 1,
judet Teleorman, J34/360/2007
Cod unic de inregistrare 21784512
Cod CAEN: 7112

2. Situația existentă și necesitatea realizării lucrărilor de intervenții

2.1. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante, structuri instituționale și financiare

Investitia urmareste realizarea modernizarii unor strazi astfel incat acestea sa satisfaca din punct de vedere calitativ si cantitativ cerintele actualilor si viitorilor consumatori, la nivelul normelor europene actuale.

2.2. Analiza situației existente și identificarea necesităților și a deficiențelor

Strazile analizate în prezenta documentație sunt Frasinetului, Florilor și Bancii, aflate în Inventarul domeniului public al orașului Videle.

În conformitate cu Ordinul nr. 49/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane, strazile propuse se încadrează în categoria de strazi de categoria a IV-a de folosință locală.

Prezenta documentație cuprinde descrierea situației pentru obiectivul «**MODERNIZARE ȘI REABILITARE STRAZI ÎN ORAȘUL VIDELE, JUDEȚUL TELEORMAN**».

Modernizarea străzilor se face pe actualele trasee, conform planurilor generale, nefiind necesare exproprieri, demolări sau scoateri de terenuri din circuitul agricol.

Strazile propuse pentru modernizare au sistemul rutier alcătuit din mixturi asfaltice ce prezintă diverse degradări specifice acestor tipuri de structuri rutiere.

Strada Frasinetului se desprinde din strada Soseaua Giurgiului și va fi amenajată pe o lungime de 623,00 m până la intersecția cu strada Apicultorilor. Conform studiului geotehnic și a observațiilor din teren are o structură rutieră ușoară alcătuită dintr-un strat de mixturi asfaltice cu grosimea de 3 cm asternut peste un strat de fundație din balast. Subteran adiacent părții carosabile existente există rețele de alimentare cu apă, gaze și canalizare.

Strada Florilor se desprinde din sensul giratoriu existent la intersecția străzilor Strada Soseaua Giurgiului și strada Primăverii până la limita de intravilan a orașului Videle, strada are o lungime de 1412,00 m și o lățime între limitele de proprietate cuprinsă între 10,50 m și 17,00 m.

Structura rutieră a străzii Florilor este alcătuită din mixturi asfaltice și parțial este marginată cu bordura de beton 20 x 25 cm care prezintă degradări avansate. Pe anumite tronșoane există amenajate trotuare din pavele de beton și accese la proprietăți.

Pe această stradă există subteran rețele de alimentare cu apă, gaze și canalizare.

Strada Bancii este cuprinsă între strada Florilor și zona pietonală a străzii Lipșcani, strada are o lungime de cca. 250,00 m.

Pe strada Bancii structura rutieră este alcătuită din mixturi asfaltice și parțial este marginată cu bordura de beton 20 x 25 cm care prezintă degradări avansate. Parțial pe partea stângă a străzii există zone amenajate pentru parcare autoturismelor.

În prezent pe strada Bancii există în partea carosabilă rețele utilitare (alimentare cu apă, canalizare și gaze naturale).

Strazile studiate sunt amplasate în intravilanul Orașului Videle și conform P.U.G. sunt strazi de categoria a IV-a de folosință locală.

Strazile propuse pentru modernizare au o lungime totală de 2285,00 ml, astfel:

STRADA	LUNGIME (m)
FRASINETULUI	623,00
FLORILOR	1412,00
BANCII	250,00

Strazile ce se propun a fi modernizate aparțin domeniului public (construcții pentru transporturi), fiind inventariate și însușite de Consiliul Local al Orașului Videle publicate în Monitorul Oficial nr. 620 bis din 22 august 2002 și completate conform Hotărârii nr. 735 din 2008.

Prin H.G. 1358 / 2001 este atestat domeniul public al orașului Videle.

Suprafața ocupată definitiv este de 31010,00 mp (incluzând partea carosabilă, parcare și trotuarele adiacente).

La întocmirea documentației s-au respectat:

- Ordinul M.T. nr. 49/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane;
 - O.G. nr. 43/1997 aprobată prin Legea 82/1998 privind regimul juridic al drumurilor, cu modificări și completări ulterioare;
 - Ordinul nr. 1296/2017 pentru aprobarea normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor;
 - colecția STAS-uri "Lucrări de drumuri"
 - Ridicarea topografică a drumurilor proiectate.
- Entitatea responsabilă cu implementarea proiectului este orașul Videle.

2.3. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Orașul Videle se află situat, din punct de vedere fizico - geografic, în partea central-sudică a Câmpiei Române în subunitatea Găvanu - Burdea, acest teritoriu administrativ aflându-se în contactul unor artere de circulație importante pentru județul Teleorman.

Odată cu modernizarea acestor strazi se preconizează o creștere a fluxului de mijloace de transport, atât pentru transportul de mărfuri cât și pentru transportul de persoane, ceea ce va conduce în mod normal la înființarea unor societăți cu profil divers de activitate. Aceste societăți prin cifra de afaceri vor contribui la creșterea potențialului economic al zonei, sporirea și diversificarea mediului de afaceri.

Prin alimentarea substanțială a bugetului consolidat și a bugetului local, urmare a creșterii numărului de contribuabili eficienți din punct de vedere economic, se preconizează a se obține venituri suplimentare care vor putea fi redistribuite în folosul comunității locale, ceea ce va conduce la realizarea unor noi obiective socio-culturale sau la modernizarea celor vechi.

Analizând starea actuală a acestor strazi se poate concluziona ca investiția este necesară și oportună, deoarece prin finalizarea investiției se vor realiza:

- se va asigura accesul rutier facil și permanent al locuitorilor urbei la obiectivele socio-economice;
- va crește viteza de deplasare a mijloacelor auto și se vor reduce cheltuielile legate de consumul de combustibil și de reparații ale autovehiculelor;
- reducerea consumului de carburanți și lubrefianți la vehicule;
- reducerea cheltuielilor de întreținere a autovehiculelor;
- creșterea vitezei de circulație;
- reducerea volumului de praf care împânzește atmosfera în anotimpurile călduroase prin circulația autovehiculelor;
- eliminarea bălirilor de ape de pe platforma strazilor, care constituie o sursă de formare și transmitere a diferitelor boli infecțioase și care duc la degradarea strazilor.

3. Descrierea construcției existente

3.1. Particularități ale amplasamentului:

a) descrierea amplasamentului (localizare - intravilan/extravilan, suprafața terenului, dimensiuni în plan);

Strazile studiate sunt amplasate în intravilanul orașului Videle și conform P.U.G. sunt strazi de categoria a IV-a de folosință locală.

Suprafața ocupată definitiv este de 31010,00,00 mp (incluzând partea carosabilă bordură și accese la proprietăți).

Lungimea proiectată pentru modernizarea strazilor este de 2285,00 ml.

Modernizarea strazilor se face pe actualele trasee, conform planurilor generale, nefiind necesare exproprieri, demolări sau scoateri de terenuri din circuitul agricol.

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

Prin modernizarea acestor strazi se va facilita legatura cu principalele puncte de interes din orasul Videle și de aici mai departe cu centrul localității și drumurile județene DJ 503, DJ 601 și DJ 601D care sunt drumuri modernizate.

c) datele seismice și climatice;

Clima: - In acesta zona, regimul climatic general se caracterizează prin veri foarte calde cu precipitații moderate, acestea având valori medii în luna iulie 50 - 60 mm/m² și prin ierni reci cu viscole mai rare și frecvente perioade de încălzire ce provoacă topirea zapezilor. Precipitațiile atmosferice totalizează o medie de 500 - 600 mm/an. In general, precipitațiile anuale sunt foarte variate cantitativ de la un an la altul. Cantitățile cele mai mici de precipitații anuale s-au situat între 240 - 300 mm/an

Sarcini climatice

Presiunea dinamică dată de vânt este: $q_v = 0,50$ KN/mp, iar greutatea de referință a stratului de zapada (gz) este de 2,00 KN/mp conform Normativului CR 1-1-1-4/2012 - « Cod proiectare. Evaluarea acțiunii vântului asupra construcțiilor »

SEISMICITATEA ȘI ADANCIMEA DE INGHET

Seismic, zona studiată este încadrată conform Normativului P 100-1/2013 și are coeficientul seismic $K_s = 0,25g$, iar perioada de colt $T_c = 1,6$ sec. (zona la limita).

Adancimea maxima de inghet este de 0,80 - 0,90 m, conform STAS 6054/89, masurata de la suprafața terenului natural.

d) studii de teren:

(I) **Studiu geotehnic pentru soluția de consolidare a infrastructurii conform reglementărilor tehnice în vigoare;**

Geomorfologic, amplasamentul cercetat este situat la limita de nord a câmpiei Burnas, anume în zona de Cimp Inalt. Cotele absolute în zona amplasamentului sunt în jurul valorii de 85,00 - 89,00 m. referința Marea Neagră.

Geologic, cuaternarul este perioada geologica ale cărei formațiuni acopera întreaga suprafața a teritoriului Teleorman. La începutul cuaternarului (pleistocen -inferior) în zona centrala a Câmpiei Romane, între Olt și Argeș, se instalează un regim fluvialo - lacustru care favorizează depunerea pietrișurilor de Candesti și a formațiunilor de Fratesti.

Orizontul de Fratesti este constituit în partea superioara din nisipuri fine, grosiere și micacee, iar la baza din pietrișuri cu elemente de cuarțite, micasisturi, gresii, calcare, silixuri și tufuri calcaroase.

Grosimea lor variaza de la 5,00 - 25,00 m în Campia Burnas, pana la 80,00 m în Nord, în Campia Gavanu Burdea. Cuaternarul este reprezentat în localitatea Videle (partea de vest) prin depozite care aparțin Pleistocenului mediu și superior (qp^2_2 și qp^2_3).

Pleistocenul inferior (gp^2_1) este atribuit "Stratelor de Fratesti" (cu o grosime de 14,00 - 17,00 m) constituite din nisipuri și pietrișuri.

Depozitele Pleistocenului mediu sunt reprezentate printr-o succesiune de marne, argile și nisipuri, constituind așa numitul "complex marnos".

Pleistocenul superior este reprezentat prin aluviunile și depozitele argilolase, constituite din argile prăfoase nisipoase, brun roșcate cu concrețiuni calcaroase; în aceste depozite s-au întâlnit 1-

3 nivele. Grosimea depozitelor ce aparțin terasei înalte este de 5,00 – 12,00 m.

Categoria geotehnică-conf. NP 74-2014

Amplasamentul analizat prezintă următoarele caracteristici geotehnice:

- funcție de condițiile de teren: <i>teren dificil</i>	Punctaj: 6
- funcție de apa subterană: <i>fară epușmente</i>	Punctaj: 1
- categoria de importanță a lucrării: <i>normala</i>	Punctaj: 3
- funcție de vecinătăți: <i>risc redus</i>	Punctaj: 1
- funcție de zonarea seismică: <i>zona $a_g=0,25g$ conform P100-1/2013</i>	Punctaj: 3
Total	15

Din punct de vedere al riscului geotehnic amplasamentul se situează la categoria „Risc Geotehnic Moderat”.

Din punct de vedere al categoriei geotehnice amplasamentul se situează la Categoria Geotehnică 2.

Încadrarea s-a făcut luând în considerare caracteristicile geotehnice, seismice, hidrogeologice, vecinătățile construite ale amplasamentului și gradul de importanță a construcției.

Caracterizarea geotehnică a straturilor

Prin interpretarea datelor de laborator conform STAS 1243/88 acest orizont poate fi caracterizat astfel:

- Din punct de vedere granulometric și structural este un nisip prafos argilos cu indusare mijlocie.
- Din punct de vedere al compresibilității se încadrează la un teren cu compresibilitate medie.

Urmează un strat de pământuri coezive preponderent argiloase nisipoase, cu presiunea convențională de calcul de bază de 200,00 kPa, greutatea volumică naturală 14,70-19,60 KN/mc.

Nivelul hidrostatic pentru zona studiată se situează la adâncimea de 5,00 - 15,00 m..

(II) studii de specialitate necesare, precum studii topografice, geologice, de stabilitate ale terenului, hidrologice, hidrogeotehnice, după caz;

Studii topografice - Planurile topografice s-au întocmit la scara 1:500, în proiecție STEREO 1970, sistemul de referință în sistem Marea Neagră.

Structural tectonic, zona face parte din marea unitate a platformei Moesice, având o stabilitate foarte bună și nu este generatoare de mișcări tectonice sau alte modificări structurale.

Hidrogeologic, se menționează prezența unui acvifer freatic cantonat în nisipurile fine. Adâncimea este de circa 5,00 - 15,00 metri și variază în funcție de precipitațiile din zonă.

Amplasamentul la configurația actuală nu este inundabil.

e) situația utilităților tehnico-edilitare existente;

Pe străzile studiate există rețele subterane de alimentare cu apă, canalizare și gaze naturale.

De asemenea pe această stradă se află și rețele aeriene de energie electrică, telefonie fixă, CATV și internet.

f) analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice ce pot afecta investiția;

Nu este cazul.

g) informații privind posibile interferențe cu monumente istorice/de arhitectură sau

situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate.

Nu este cazul.

3.2. Regimul juridic:

a) natura proprietății sau titlul asupra construcției existente, inclusiv servituți, drept de preempțiune;

Strazile ce se propun a fi modernizate aparțin domeniului public (construcții pentru transporturi), fiind inventariate și însușite de Consiliul Local al Orașului Videle publicate în Monitorul Oficial nr. 620 bis din 22 august 2002 și completate conform Hotărârii nr. 735 din 2008.

Prin H.G. 1358 / 2001, Anexa 5 este atestat domeniul public al orașului Videle.

b) destinația construcției existente;

- cai de comunicație;

c) includerea construcției existente în listele monumentelor istorice, situri arheologice, arii naturale protejate, precum și zonele de protecție ale acestora și în zone construite protejate, după caz;

Nu este cazul.

d) informații/obligații/constrângeri extrase din documentațiile de urbanism, după caz.

Nu este cazul.

3.3. Caracteristici tehnice și parametri specifici:

a) categoria și clasa de importanță;

Strazada proiectată este încadrată ca stradă colectoră de categoria a III-a, iar clasa de importanță este „C” normală;

b) cod în Lista monumentelor istorice, după caz;

- nu este cazul;

c) an/ani/perioade de construire pentru fiecare corp de construcție; - 20 luni

- suprafața construită; - 31010,00 mp

d) suprafața construită desfășurată; - 31010,00 mp

e) valoarea de inventar a construcției; - nu există

f) alți parametri, în funcție de specificul și natura construcției existente.

Conform cu Ordinul nr. 49/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane, strazile propuse se încadrează în categoria a IV-a de folosință locală.

Strazile proiectate vor avea următoarele caracteristici :

- partea carosabilă 6,00 + 6,70 m;

- panta transversală în acoperiș sau unică 2,5 %;

- borduri din beton de ciment 20 x 25 cm

3.4. Analiza stării construcției, pe baza concluziilor expertizei tehnice și/sau ale auditului energetic, precum și ale studiului arhitecturalo-istoric în cazul imobilelor care beneficiază de regimul de protecție de monument istoric și al imobilelor aflate în zonele de protecție ale monumentelor istorice sau în zone construite protejate. Se vor evidenția degradările, precum și cauzele principale ale acestora, de exemplu: degradări produse de cutremure,

acțiuni climatice, tehnologice, tasări diferențiate, cele rezultate din lipsa de întreținere a construcției, concepția structurală inițială greșită sau alte cauze identificate prin expertiza tehnică.

Evaluarea stării tehnice a strazilor s-a realizat prin identificare vizuale (cartarea drumurilor) și investigații geotehnice.

Starea tehnică a strazilor s-a evaluat pe baza parametrilor de stare: capacitate portanta, planicitate, rugozitate și stare de degradare (ID), conform normativului CD 155 „Instrucțiuni tehnice pentru determinarea stării tehnice a drumurilor moderne”, anexa 6.

Sectoarele din asfalt

Din punct de vedere al structurii rutiere este flexibil, cu îmbrăcăminte asfaltică, cu degradări accentuate. În principal se observă defecțiuni de suprafață (D.S.R.) respectiv suprafață exudată și defecțiuni ale îmbrăcăminții asfaltice (D.I.S.R.) respectiv vâluriri și refulări, suprafață cu ciupituri, încrețită și peladă, într-o proporție de aproximativ 40%. Aceste defecțiuni pot fi tratate prin dispunerea frezării suprafeței asfaltice. În conformitate cu tabelul 2 al aceluiași normativ aceste defecțiuni sunt considerate defecțiuni ușoare sau mijlocii. Sunt identificate defecțiuni ale structurii rutiere (D.S.T.R) sau defecțiuni ale complexului rutier (D.C.R.), respectiv degradări din îngheț-dezghet și tasări într-o proporție de 30%. Pe aceste zone este recomandat un sistem rutier nou.

Capacitatea portanta

Calificativul capacității portante se stabilește în conformitate cu tabelul 7 din normativul CD155, în funcție de clasa de trafic specifică unui drum, și valoarea deflexiunii caracteristice.

Tabelul 7 din CD 155-2001

Clasa de trafic	Trafic de calcul m.o.s.	Capacitate portanta			
		REA	MEDIOCRA	BUNA	FOARTE BUNA
Deflexiune caracteristica, 0.01mm					
FOARTE UȘOR	Sub 0.03	>180	160...180	140...160	<140
UȘOR	0.03...0.10	>150	120...150	100...120	<100
MEDIU	0.10...0.30	>110	85...110	70...85	<70
GREU	0.30 ... 1.00	>80	60 ... 80	50 ... 60	<50
FOARTE GREU	1.00... 3.00	>65	50 ... 65	45 ... 50	<45
EXCEPȚIONAL	3.00... 10.00	>55	45 ... 55	35 ... 45	<35

Clasa de trafic estimată pentru strazile analizate este clasa de trafic ușor.

În urma investigațiilor în teren pentru strazile studiate capacitatea portantă este MEDIOCRA. Datorită defecțiunilor identificate mari, tasări etc), se poate însă estima faptul că datorită stratificației existente pierderea capacității portante se va face destul de rapid dacă traficul va crește, astfel încât capacitatea portantă actuală nu este relevantă.

Evaluarea planității suprafeței de rulare

Evaluarea uniformității longitudinale a suprafeței de rulare se realizează conform SR EN 13036-7 „Caracteristici ale suprafețelor drumurilor și pistelor aeroportuare. Metode de încercare - Partea 7: Măsurarea denivelărilor straturilor de uzură ale îmbrăcămintelor rutiere: încercarea cu dreptar”

Calificativul planității în profil longitudinal se stabilește prin raportarea numărului de puncte măsurate având valori care depășesc condiția de admisibilitate (pentru drumuri de clasa tehnică V: valori măsurate sub dreptarul de 3 m < 5mm) la numărul total de puncte măsurate, pe esantionul de 100 m.

În cazul în care numărul punctelor care depășesc condiția de admisibilitate raportat la numărul total de puncte, procentual, este mai mic sau egal cu 10%, planeitatea pe esanșionul investigat are calificativul BUNA; în cazul în care numărul punctelor în care s-au măsurat valori ale planeității mai mari de 5 mm depășesc 10% din totalul punctelor investigate pe fiecare esanșion de 100 m, calificativul planeității este REA.

În cazul strazii investigate s-au făcut măsurători cu dreptarul de 3,00 m și numărul punctelor în care s-au măsurat valori ale planeității mai mari de 5mm a depășit procentul de 10% din totalul punctelor investigate, fapt pentru care calificativul planeității pentru drumurile studiate este *planeitate* REA.

Având în vedere defecțiunile identificate considerăm că planeitatea nu este relevantă în acest caz, soluția de ranforsare a sistemului rutier fiind evidentă.

În cazul strazilor studiate capacitatea portantă este preponderent REA, astfel datorită defecțiunilor identificate, starea de degradare este REA.

Stare tehnică	Clasa stării tehnice	Calificativul caracteristicilor				Lucrări obligatorii de întreținere și reparații	
		Capacitate portantă	Stare de degradare	Planeitate	Rugozitate		
1	2	3	4	5	6	7	8
Foarte bună	5	Foarte Bună	Foarte Bună	Foarte Bună	Foarte Bună		Întreținere periodică
Bună	4	cel puțin Bună	cel puțin Bună	cel puțin Bună	cel puțin Mediocră	Tratamente bituminoase	
			cel puțin Mediocră	cel puțin Bună	Bună la Rea	Straturi bituminoase subțiri	
Mediocră	3	cel puțin Mediocră	cel puțin Mediocră	cel puțin Mediocră	F Bună la Rea	Covoare bituminoase	
Rea	2	cel puțin Mediocră	cel puțin Rea	cel puțin Rea	F Bună la Rea	Reciclarea in situ a îmbrăcămintilor bituminoase	
Foarte rea	1	Rea	F Bună la Rea	F Bună la Rea	F Bună la Rea	Ranforsarea structurii rutiere	Reparații curente

Conform CD155, indicele de planeitate IRI are o valoare mai mare de 7 ceea ce indică o stare REA. Indicele de degradare ID indică de o valoare mai mare de 13 ceea ce indică o stare existentă REA.

3.5. Starea tehnică, inclusiv sistemul structural și analiza diagnostic, din punctul de vedere al asigurării cerințelor fundamentale aplicabile, potrivit legii.

În prezent strada ce face obiectul proiectului se află într-o stare avansată de deteriorare prezentând degradări de tipul: gropi, fagase, faiantări, crapături, tasări locale, etc.

Sub acțiunea traficului a factorilor climaterici și a lipsei lucrărilor de întreținere suprafața strazii s-a degradat, prezentând defecțiuni grave (gropi, fagase, faiantări, crapături, tasări locale).

3.6. Actul doveditor al forței majore, după caz.

NU ESTE CAZUL

4. Concluziile expertizei tehnice și, după caz, ale auditului energetic, concluziile studiilor de diagnosticare²⁾:

²⁾ Studiile de diagnosticare pot fi: studii de identificare a alcătuirilor constructive ce utilizează substanțe nocive, studii specifice pentru monumente istorice, pentru monumente de for public, situri arheologice, analiza compatibilității conformării spațiale a clădirii existente cu normele

specifice funcționii și a măsurii în care aceasta răspunde cerințelor de calitate, studiu peisagistic sau studii, stabilite prin tema de proiectare.

a) **clasa de risc seismic;**

Seismic, zona studiată este încadrată conform Normativului P 100-1/2013 și are coeficientul seismic $K_s = 0,25g$, iar perioada de colt $T_c = 1,60$ sec.

b) **prezentarea a minimum două soluții de intervenție;**

STRADA FRASINETULUI

SOLUȚIA I

Parte carosabila

- 4 cm strat de uzură BA16 sau BAPC16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de binder BADPC22.4 sau BADPS22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SREN 13108)
- 15 cm piatră spartă conform SR EN 13242+A1
- 22 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- decapare și scarificarea stratului rezultat după decapare

Trotuare

- 4 cm strat de uzură BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 10 cm strat de beton de ciment C16/20
- 10 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Sapatura zona trotuar

Accese proprietati

- 4 cm strat de uzură BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 15 cm strat de beton de ciment C16/20
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Sapatura zona acces proprietate

SOLUȚIA II

Parte carosabila

- 18 cm dala din beton de ciment BcR 4.0
- Folie de polietilenă
- 3 cm strat de nisip
- 20 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- decapare și scarificarea stratului rezultat după decapare

Trotuare

- 6 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Sapatura zona trotuar

Accese proprietati

- 8 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 20 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Sapatura zona trotuar

STRADA FLORILOR SI STRADA BANCII

SOLUȚIA I

Parte carosabila

- 4 cm strat de uzură BA16 sau BAPC16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de binder BADPC22.4 sau BADPS22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SREN 13108)
- Geocompozit antifisura
- 3-4 cm frezare structura rutiera existenta
- Reparatii locale la structura rutiera existenta

Trotuare

- 6 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Sapatura zona trotuar

Accese proprietati

- 8 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 20 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Sapatura zona trotuar

SOLUȚIA II

Parte carosabila

- 18 cm dala din beton de ciment BcR 4.0
- Frezare integrala imbracaminte asfaltica.
- 5 cm strat de nisip

Trotuare

- 4 cm strat de uzură BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 10 cm strat de beton de ciment C16/20
- 10 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Sapatura zona trotuar

Accese proprietati

- 4 cm strat de uzură BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 15 cm strat de beton de ciment C16/20
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Sapatura zona acces proprietate

c) soluțiile tehnice și măsurile propuse de către expertul tehnic și, după caz, auditorul energetic spre a fi dezvoltate în cadrul documentației de avizare a lucrărilor de intervenții;

Înainte de a descrie soluțiile de proiectare, trebuie menționate prevederile din ord. MT nr. 1296, capitolul 5, "Dispoziții finale", punctul 5.2: "În cazul modernizării, consolidării sau reabilitării unor sectoare de drumuri existente, care au un sistem rutier definitiv fără defecte majore structurale: sunt în ramblee înalte sau deblee adânci, au lucrări grele de sprijinire și consolidare, sunt în traversarea localităților cu numeroase accese și prezintă elemente geometrice care nu se încadrează în cele prevăzute de norme, iar amenajarea în condițiile normelor ar necesita lucrări de volum mare și costisitoare, exproprieri și/sau demolări sau ar elimina posibilitățile de acces la riverani, cu acordul administratorului drumurilor, acestea se pot corela cu viteza de

proiectare în cadrul unui proces de proiectare excepțională, prin adoptarea unor elemente la limita celor rezultate din calcule, fără însă a afecta siguranța circulației, prevăzându-se măsuri corespunzătoare.”

Aceste precizări sunt necesare în special la asigurarea elementelor geometrice prevăzute în STAS 863/85 (în plan, profil longitudinal, viteze de proiectare, latimi ale platformei și părți carosabile etc).

La proiectarea lucrărilor de modernizare se vor verifica elementele geometrice existente ale racordărilor în plan, cu respectarea prevederilor STAS 863/1985. Lucrările proiectate se vor încadra în traseul existent al strazilor.

Se va asigura vizibilitatea pentru evitarea accidentelor.

Se recomandă pastrarea declivitatilor existente în plan vertical cu încadrarea în pasul de proiectare corespunzător prevederilor STAS 863/1985. Proiectarea liniei roșii va ține cont de soluția proiectată pentru structura rutieră a strazilor. Se va avea în vedere zona intersecțiilor unde este posibilă stagnarea apei dacă scurgerea apelor nu va fi tratată corespunzător. Pentru declivitățile excepționale va fi avut în vedere acordul Beneficiarului.

d) recomandarea intervențiilor necesare pentru asigurarea funcționării conform cerințelor și conform exigențelor de calitate.

Soluțiile pentru realizarea structurii rutiere a strazilor sunt stabilite conform stării tehnice. Astfel se recomandă următoarele soluții de reabilitare:

SOLUȚIA I

STRADA FRASINETULUI

Parte carosabila

- 4 cm strat de uzură BA16 sau BAPC16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de binder BADPC22.4 sau BADPS22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SREN 13108)
- 15 cm piatră spartă conform SR EN 13242+A1
- 22 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- decapare și scarificarea stratului rezultat după decapare

Trotuare

- 4 cm strat de uzură BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 10 cm strat de beton de ciment C16/20
- 10 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Sapatura zona trotuar

Accese proprietati

- 4 cm strat de uzură BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 15 cm strat de beton de ciment C16/20
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Sapatura zona acces proprietate

STRADA FLORILOR SI STRADA BANCII

Parte carosabila

- 4 cm strat de uzură BA16 sau BAPC16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de binder BADPC22.4 sau BADPS22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SREN 13108)
- Geocompozit antifisura
- 3-4 cm frezare structură rutieră existentă

- Reparatii locale la structura rutiera existenta

Trotuare

- 6 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Saptatura zona trotuar

Accese proprietati

- 8 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 20 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Saptatura zona trotuar

SOLUTIA II

STRADA FRASINETULUI

Parte carosabila

- 18 cm dala din beton de ciment BcR 4.0
- Folie de polierilenă
- 3 cm strat de nisip
- 20 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- decapare si scarificarea stratului rezultat dupa decapare

Trotuare

- 6 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Saptatura zona trotuar

Accese proprietati

- 8 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 20 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Saptatura zona acces proprietate

STRADA FLORILOR SI STRADA BANCII

Parte carosabila

- 18 cm dala din beton de ciment BcR 4.0
- Frezare integrala imbracaminte asfaltica
- 5 cm strat de nisip

Trotuare

- 4 cm strat de uzură BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 10 cm strat de beton de ciment C16/20
- 10 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Saptatura zona trotuar

Accese proprietati

- 4 cm strat de uzură BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 15 cm strat de beton de ciment C16/20
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Saptatura zona acces proprietate

Din punct de vedere tehnic și economic se recomandă **Soluția I**. Această soluție se pretează materialelor din zonă și soluțiilor tehnice aplicate în ultima perioadă pe lucrări similare. Totodată soluția are o viteză mai mare de execuție iar din experiența ultimilor contracte similare este mai economică din punct de vedere financiar.

Soluțiile alternative propuse desi asigura capacitatea portanta a structurii rutiere sunt solutii mai scumpe si presupun tehnologii de executie cu grad de dificultate sporit.

5. Identificarea scenariilor/opțiunilor tehnico-economice (minimum două) și analiza detaliată a acestora

5.1. Soluția tehnică, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcțional-arhitectural și economic, cuprinzând:

a) descrierea principalelor lucrări de intervenție pentru:

- consolidarea elementelor, subansamblurilor sau a ansamblului structural;
- protejarea, repararea elementelor nestructurale și/sau restaurarea elementelor arhitecturale și a componentelor artistice, după caz;
- intervenții de protejare/conservare a elementelor naturale și antropice existente valoroase, după caz;
- demolarea parțială a unor elemente structurale/nestructurale, cu/fără modificarea configurației și/sau a funcțiunii existente a construcției;
- introducerea unor elemente structurale/nestructurale suplimentare;
- introducerea de dispozitive antiseismice pentru reducerea răspunsului seismic al construcției existente;

Având în vedere starea mediocră în care se găsește partea carosabilă a strazii, parcarii adiacente și trotuarelor, singura soluție pentru asigurarea continuității traficului la nivel admisibil este modernizarea lor.

Analizând aspectele de mai sus, considerăm că necesitatea unui asemenea proiect este oportună, deoarece implementarea în condiții normale poate conduce la beneficii generale pentru comunitatea locală și pentru mediul social și economic din zonă.

Elementele geometrice ale strazilor sunt următoarele:

Traseul în plan orizontal

Proiectarea traseului se face pe baza vitezei de proiectare și a condițiilor naturale, tehnice și economice.

În plan, traseul strazilor propuse pentru modernizare se suprapune peste platforma strazilor existente, nefiind nevoie de exproprieri de terenuri, de demolări sau scoateri din circuitul agricol. Elementele geometrice corespund în general unei viteze de circulație de 50 km/h. La corectarea elementelor geometrice ale traseului se va ține cont de STAS 863/85 și STAS 2900/89.

Îmbunătățirea elementelor geometrice a fost făcută în așa fel încât viitoarea ampriză a strazii să se mențină pe domeniu public.

La proiectarea în plan s-au avut în vedere normele legale în vigoare pentru proiectarea drumurilor:

- Ordinul nr. 1296/2017 pentru aprobarea normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor;
- Ordinul 50/1998 privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale;
- STAS 10144 – Prescripții de proiectare pentru străzi;
- O.G. nr. 43/1997 aprobată prin Legea 82/1998 privind regimul juridic al drumurilor.

In profil longitudinal

În profil longitudinal linia roșie va fi proiectată în așa fel încât eventualele ape pluviale ce se vor aduna pe partea carosabilă să fie dirijată către emisarii din zonă.

Racordarea declivităților succesive se vor calcula în funcție de pantele în aliniament și în funcție de raza de racordare.

Profil transversal

Conform cu Ordinul nr. 49/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile urbane, strada propusă se încadrează în categoria de străzi de categoria a IV-a de folosință locală. Strazile proiectate vor avea următoarele caracteristici:

Strada Frasinetului:

Lungime	623,00 m
Lățime platformă	9,00 m
Parte carosabilă	6,00 m
Pantă transversală carosabil	2,50%
Trotuare pe ambele părți	

Strada Florilor:

a) Km 0+000 – km 0+625

Lungime	625,00 m
Parte carosabilă	6,70 m
Pantă transversală carosabil	2,50%
Trotuare pe ambele părți	

b) Km 0+625 – km 0+830

Lungime	205,00 m
Parte carosabilă	6,70 m
Pantă transversală carosabil	2,50%
Trotuare pe ambele părți	

c) Km 0+830 – km 1+000

Lungime	170,00 m
Parte carosabilă	6,00 m
Pantă transversală carosabil	2,50%
Trotuar pe partea dreapta	

d) Km 1+000 – km 1+412

Lungime	412,00 m
Parte carosabilă	6,00 m
Pantă transversală carosabil	2,50%

Strada Bancii:

a) Km 0+000 – km 0+175

Lungime	175,00 m
Parte carosabilă	6,00 m
Pantă transversală carosabil	2,50%

b) Km 0+175 – km 0+250

lungime	75,00 m
parte carosabilă	6,00 m
Pantă transversală carosabil	2,50%
Trotuar pe partea dreapta	

În lungul strazilor funcție de profilul transversal al strazilor se vor realiza rigole carosabile acoperite în cazul strazii Florilor și rigole carosabile în cazul strazii Bancii și borduri de beton 20x25 cm.

Pentru aducerea strazilor la nivelul exigențelor de siguranță în exploatare, de rezistență și de stabilitate la sarcinile din trafic, precum și pentru a nu interveni nefavorabil asupra mediului înconjurător propunem un set de lucrări necesare pentru modernizarea strazilor după cum urmează:

- structura rutiera nou executat în urma calculului de dimensionare și funcție de zestre existentă;
- executarea scurgerii apelor pluviale;
- executarea de borduri de beton;
- execuția trotuarelor pietonale;
- execuția acceselor la proprietati;
- aducere la cota camine de vizitare și rasuflatori de gaze.

Structura rutiera nou executata în urma calculului de dimensionare

Structura rutiera propusă prin Expertiza tehnică și aplicată în continuare este următoarea:

SOLUTIA I

STRADA FRASINETULUI

Parte carosabila

- 4 cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de binder BADPS22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SREN 13108)
- 15 cm piatră spartă conform SR EN 13242+A1
- 22 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- decapare și scarificarea stratului rezultat după decapare

Trotuare

- 4 cm strat de uzură BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 10 cm strat de beton de ciment C16/20
- 10 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Săpătura zona trotuar

Accese proprietati

- 4 cm strat de uzură BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 15 cm strat de beton de ciment C16/20
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Saptura zona acces proprietate

STRADA FLORILOR SI STRADA BANCII

Parte carosabila

- 4 cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de binder BADPS22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SREN 13108)
- Geocompozit antifisura
- 3-4 cm frezare structura rutiera existenta
- Reparatii locale la structura rutiera existenta

Trotuare

- 6 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Saptura zona trotuar

Accese proprietati

- 8 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 20 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Saptura zona acces proprietate

La realizarea structurilor rutiere s-au avut în vedere următoarele:

- folosirea zestre existente a strazilor;
- utilizarea agregatelor naturale locale de balastieră atât pentru realizarea fundației, cât și pentru stratul de legătură;
- reducerea distanțelor de transport și implicit a investiției prin adoptarea soluției cu agregate naturale de balastieră;

Soluțiile tehnice adoptate în prezenta documentație au avut în vedere utilizarea materialelor de construcție conform reglementărilor naționale în vigoare, precum și legislației și standardelor naționale corelate cu legislația U.E.

Aceste materiale sunt în conformitate cu prevederile H.G. nr. 766/1997 și a Legii nr. 10/1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate la execuția lucrărilor. După execuția lucrărilor enumerate mai sus, înainte de executarea structurii rutiere noi se vor executa lucrări de terasamente pe toată lățimea părții carosabile.

Execuția scurgerii apelor pluviale

Apele pluviale de pe suprafața părții carosabile vor fi colectate lateral în rigole noi prefabricate din beton și vor fi direcționate spre firele de văi existente în zonă, unde se vor descărca.

Vor fi realizate prin proiect 500,00 ml rigola carosabila cu capac, 251,00 ml rigola carosabila deschisa si 45 m sant pereat cu beton, conform profilelor transversale tip.

De asemenea transversal strazii Florilor la km 1+155 se va realiza un podet dalat cu H=0.60 m și lungimea de 7,00 m.

Executarea de borduri de beton

Incadrarea partii carosabile a strazilor se va realiza cu bordura de beton 20 x 25 cm conform profilelor transversal tip.

Vor fi realizate prin proiect 4385,00 ml bordura de beton 20x25 cm asezata pe un pat de beton C8/10 si 3860,00 ml bordura de beton 10x15 cm asezata pe un pat de beton C8/10 conform profilelor transversale tip.

Execuția trotuarelor pietonale

Pe strada Frasinetului se vor realiza trotuare pietonale pe ambele parti ale strazii, adiacent partii carosabile cu latimea de 1,50 m.

Trotuarele se vor incadra cu bordura 20 x 25 cm adiacent partii carosabile si bordure 10 x 15 cm catre zona verde si vor fi realizate in urmatoarea solutie tehnica:

- 10 cm - strat din balast;
- 10 cm - strat de fundatie din beton C8/10;
- 4 cm - strat de uzura din beton asfaltic BA8.

Pe strada Florilor se vor realiza trotuare pietonale cu latimea variabila conform profilelor transversale tip.

Trotuarele se va incadra cu bordura 10 x 15 cm spre zona verde si vor fi realizate in urmatoarea solutie tehnica:

- 15 cm - strat din balast;
- 5 cm - strat de nisip pilonat;
- 6 cm - pavele din beton.

Pavelele folosite pentru realizarea trotuarelor sunt partial recuperate din pavelele existente si partial pavele de beton noi.

Execuția acceselor la proprietati

Pe strada Frasinetului se vor realiza 50 buc. accese la proprietati cu latimea de 4,50 m si o suprafata medie a unui acces de 20,00 mp

Platforma acceselor se va incadra cu bordura 10 x 15 cm si vor fi realizate in urmatoarea solutie tehnica:

- 15 cm - strat din balast;
- 15 cm - strat de fundatie din beton C8/10;
- 4 cm - strat de uzura din beton asfaltic BA8.

Pe strada Florilor se vor realiza aproximativ 110 buc. accese la proprietati cu latimea de 4,50 m si o suprafata medie a unui acces de 20,00 mp.

Platforma acceselor se va incadra cu bordura 10 x 15 cm si vor fi realizate in urmatoarea solutie tehnica:

- 20 cm - strat din balast;
- 5 cm - strat de nisip pilonat;
- 8 cm - pavele din beton.

Drumuri laterale

Pe strada Frasinetului se vor realiza 6 drumuri laterale cu latimea de 4,00 m, avand o suprafata de 125,00 mp.

Structura rutiera a drumurilor laterale este identica cu structura rutiera ce se va executa pe strada Frasinetului, respectiv:

- 4 cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de binder BA22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SREN 13108)
- 15 cm piatră spartă conform SR EN 13242+A1
- 22 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- scarificarea stratului existent

Aducere la cota camine de vizitare si rasuflatori de gaze

Se vor aduce la cota toate caminele de vizitare existente pe amplasamentul lucrării precum și rasuflatorii de gaze.

Astfel vor fi aduse la cota strazilor proiectate 56 buc. camine de vizitare existente și 137 buc. rasuflatori de gaz.

b) descrierea, după caz, și a altor categorii de lucrări incluse în soluția tehnică de intervenție propusă, respectiv hidroizolații, termoizolații, repararea / înlocuirea instalațiilor / echipamentelor aferente construcției, demontări/montări, debransări/bransări, finisaje la interior/exterior, după caz, îmbunătățirea terenului de fundare, precum și lucrări strict necesare pentru asigurarea funcționalității construcției reabilite;

În documentație sunt prevăzute indicatoare rutiere de orientare în număr de 36 buc..

Sistemul de semnalizare pe verticala se va studia cu atenție pentru a avea o concordanță între acesta și sistemul de marcărie orizontală, pentru a nu crea confuzii și interpretări greșite, pentru a fi citit cu ușurință atât pe timp de zi cât și pe timp de noapte.

Realizarea unei semnalizări verticale eficiente trebuie să cuprindă indicatoare de avertizare, de obligativitate și indicatoare de informare și orientare.

La semnalizarea rutieră se va ține seama de STAS 1848/1, 2, 3, 7, precum și SR 6900. Se va executa marcărie longitudinală pe întreaga lungime a strazilor proiectate.

Lucrările proiectate nu introduc efecte negative suplimentare față de situația existentă asupra solului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, peisajului sau din punct de vedere artistic, deci nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Lucrările de modernizare nu reprezintă și nu produc surse de:

- poluare a apelor;
- poluare a aerului;
- zgomot și vibrații;
- radiații;
- poluare a solului și subsolului;
- poluare a ecosistemelor terestre și acvatice;
- poluarea așezărilor umane și a altor obiective de interes public;
- deșeuri de orice natură;
- substanțe toxice periculoase.

Lucrări de reconstrucție ecologică

După executarea lucrărilor proiectate vor apărea influențe favorabile asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economico-social, în strânsă legătură cu efectele pozitive ce rezultă din îmbunătățirea condițiilor de trafic ce apar în urma realizării lucrărilor de modernizare a strazilor.

Prin executarea lucrărilor proiectate vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, cât și din punct de vedere economic și social:

- va scădea gradul de poluare al aerului și al apei;
- se va reduce volumul de praf care se depune pe vegetația din zona drumului împiedicând procesul de fotosinteză;

- se va evita eroziunea solului din zona strazilor, prin colectarea și evacuarea apelor pluviale în condiții hidraulice îmbunătățite;

Prevederi pentru monitorizarea mediului

După realizarea lucrărilor de modernizare, circulația rutieră și lucrările de întreținere curentă vor avea un impact redus asupra mediului.

Prin modernizarea acestor strazi se va asigura o circulație fluentă a autovehiculelor și a persoanelor, reducerea consumului specific de carburanți și a noxelor.

În concluzie, nu sunt necesare măsuri de monitorizare a calității factorilor de mediu.

Sănătatea oamenilor

Prin executarea lucrărilor de modernizare, vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu, de sănătate publică, și din punct de vedere economic și social.

Toate acestea, vor avea ca rezultat următoarele:

- va scădea gradul de poluare al aerului, implicit al apei, al vegetației, și al solului arabil, prin reducerea emansiilor de praf și a mirosului de băhlit de la apele ce stagnează în șanțurile fără continuitate de pe străzi, în comparație cu străzile modernizate.

- se va evita eroziunea terasamentului și a platformei strazii - prin realizarea lucrărilor de colectare și dirijare a apelor provenite din ploii și zăpezi.

Analiza stării inițiale a mediului și evaluarea impactului asupra sănătății populației și a mediului, se vor realiza în conformitate cu prevederile Directivei nr. 97 / 11/ EEC din 3 martie 1997 ce amendează Directiva nr. 85/337/EEC precum și cu prevederile legislației românești, dintre care menționăm:

- ORDIN nr. 44 din 27 ianuarie 1998 pentru aprobarea Normelor privind protecția mediului ca urmare a impactului drum-mediu înconjurător.

- Legea securității și sănătății în munca nr. 319/2006;

c) analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice ce pot afecta investiția

- nu este cazul;

d) informații privind posibile interferențe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condițiilor specifice în cazul existenței unor zone protejate

- nu este cazul;

e) caracteristicile tehnice și parametrii specifici investiției rezultate în urma realizării lucrărilor de intervenție.

<i>Indicatori tehnici</i>	<i>UM</i>	<i>Capacitati</i>
Lungime totala traseu strazi proiectate	km	2,285
Strada Frasinului	km	0,623
Strada Florilor	km	1,412
Strada Bancii	km	0,250
Indicatoare rutiere	buc	36

5.2. Necesarul de utilități rezultate, inclusiv estimări privind depășirea consumurilor inițiale de utilități și modul de asigurare a consumurilor suplimentare

- Necesarul de utilități rezultate, după caz în situația executării unor lucrări de

modernizare

În conformitate cu ceea ce s-a specificat mai sus, nu sunt prevăzute utilități specifice lucrării de investiție privind reabilitarea și modernizarea străzilor analizate.

- Estimări privind depășirea consumurilor inițiale de utilități
Nu este cazul.

5.3. Durata de realizare și etapele principale corelate cu datele prevăzute în graficul orientativ de realizare a investiției, detaliat pe etape principale

Nr. crt	Denumirea fazei de investiție	Anul I		Anul II			Anul III	
		LUNA 1+2	LUNA 3+4+5	LUNA 6+7+8	LUNA 9+10+11	LUNA 12+13+14	LUNA 15+16+17	LUNA 18+19+20
1	Studii de teren							
2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații							
3	Expertizare tehnică:							
4	SF/DALI și deviz general							
5	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/ autorizațiilor							
6	Evaluarea proiectului și semnarea contractului de finanțare							
7	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție							
8	Proiect tehnic și detalii de execuție							
9	Organizarea procedurilor de achiziție							
10	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții							
11	Auditul financiar							
12	Asistența tehnică din partea proiectantului							
13	Asistența tehnică -plata dirigintilor de santier							
14	Execuția lucrărilor OB.1 STRADA FRASINETULUI							
15	Execuția lucrărilor OB.2 STRADA FLORIILOR							
16	Execuția lucrărilor OB.3 STRADA BANCHII							
17	Organizare de santier							
18	Comisioane, cote, taxe, costul creditului							
19	Cheltuieli diverse și neprevăzute							
20	Cheltuieli pentru informare și publicitate							

Principalele etape de realizare a investiției au fost structurate după cum urmează:

Etapa I – pregătirea investiției

Această etapă presupune realizarea documentațiilor de avizare și tehnice în vederea promovării investiției, fiind :

- Documentația de avizare a lucrărilor de intervenții
- Proiectul tehnic de execuție și documentații tehnice de licitație

- Detalii de execuție
- Elaborarea documentațiilor de licitație pentru construire.

Etapa II – pregătirea licitației pentru construire

În această etapă este prevăzut a fi derulate activitățile de pregătire a licitației pentru construire în conformitate cu legislația în vigoare.

Tot în această etapă se prevede susținerea licitației pentru construire, evaluarea ofertelor și semnarea contractului de construire.

Etapa III – etapa de execuție a lucrărilor propuse

Această etapă cuprinde două subetape și anume:

- Întocmirea documentațiilor pentru amenajarea de șantier, dacă este cazul
- Asistența tehnică din partea Proiectantului pe întreaga durată de realizare a investiției;
- Construirea efectivă

Etapa IV – etapa de garanție a lucrărilor executate

Proiectantul recomandă ca această etapă de garanție să fie de minim 36 luni.

Etapa V – etapa de exploatare și întreținere a lucrărilor

În această etapă se vor efectua lucrările de întreținere curentă.

5.4. Costurile estimative ale investiției:

- costurile estimate pentru realizarea investiției, cu luarea în considerare a costurilor unor investiții similare;

Devizul general, a fost întocmit în conformitate cu HOTĂRÂREA nr. 907 din 29 noiembrie 2016 privind etapele de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice.

- costurile estimative de operare pe durata normată de viață/amortizare a investiției.

Nu este cazul

5.5. Sustenabilitatea realizării investiției:

a) impactul social și cultural;

Beneficiile socio-economice ce vor fi înregistrate ca urmare a implementării proiectului sunt:

- Crearea de noi locuri de munca permanente și reducerea șomajului;
- Reducerea numărului de accidente;
- Economii din scăderea costului de exploatare (reducere consum carburanți per auto/an, reducere costuri exploatare autovehicule);
- Economii din scăderea timpului de parcurs.

Beneficiile proiectului au fost împartite în două componente:

- beneficii de la utilizatorii care utilizează drumul;
- beneficii de la utilizatorii noi care vor utiliza drumul;

Utilizatorii noi apar odată cu dezvoltarea economică a zonei, iar beneficiile socio-economice sunt: valoarea timpului economisit, valoarea carburanților, lubrefianților, anvelopelor și alte costuri adiționale aferente transportului, economisite de către viitorii utilizatori și cei actuali, precum și siguranța și confortul traficului, date și de o reducere semnificativă a impactului asupra mediului prezentată mai sus în analiza financiară.

Realizarea lucrărilor de modernizare a strazilor va avea un impact pozitiv astfel:

- ❖ se reduc timpii de circulație ca urmare a creșterii vitezei de rulare
- ❖ economie de carburanți și micșorarea uzurii mașinilor
- ❖ se reduc costurile de reparare a vehiculelor prin condiții optime de transport
- ❖ scăderea numărului de accidente rutiere
- ❖ crește cifra de afaceri și rata profitului pentru firmele de transport (marfă/călători)
- ❖ se reduc timpii de circulație ca urmare a creșterii vitezei de rulare
- ❖ crește volumul și siguranța călătorilor și a mărfurilor transportate de către agenți economici din zonă
- ❖ se reduc timpii de circulație ca urmare a creșterii vitezei de rulare
- ❖ crește numărul unităților de procesare a produselor agro-alimentare și se creează noi locuri de muncă.

b) estimări privind forța de muncă ocupată prin realizarea investiției: în faza de realizare, în faza de operare;

Numărul locurilor de muncă create în faza de execuție

Realizarea strazilor ce fac obiectul proiectului va asigura, pe perioada de șase luni de execuție, existența unui anumit număr de locuri de muncă.

Din practica unor lucrări similare s-a constatat că pentru o investiție rutieră de un milion euro se creează 15 locuri de muncă atât pentru construcția propriu-zisă cât și în industria orizontală (materiale de construcție, extractivă, prelucrătoare etc).

Având în vedere valoarea investiției de cea 1.291.280,00 € rezultă un număr total de cca 20 locuri de muncă (om-an) adică timp de nouă luni câte 20 locuri de munca.

Numărul locurilor de muncă create în faza de operare

Pentru perioada de operare (exploatare) vor fi necesare deasemenea noi locuri de muncă, legate de lucrări de întreținere și reparații necesare întreținerii în bune condiții de exploatare a strazilor.

Caracteristicile lucrărilor de reparații și întreținere sunt, în mare, apropiate de cele pentru realizarea investiției, având însă un volum ceva mai mic de forță de muncă, cca 3 locuri de muncă la 1 milion €.

Rezultă că pentru întreținere vor fi necesare câte 4 locuri de munca anual, iar pentru reparații, din 8 în 8 ani câte 8 locuri de muncă.

Pentru tipul acesta de investiție Beneficiarul poate să întrețină drumurile cu personal specializat din cadrul administrative.

c) impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversității și a siturilor protejate, după caz.

Lucrări de reconstrucție ecologică

În acest domeniu se propune realizarea următoarelor:

- datorită folosirii drumurilor publice pentru transportul betoanelor sau al altor materiale, se va executa curățarea pneurilor de pământ sau de alte reziduuri din șantier;
 - utilajele și mijloacele de transport vor fi verificate periodic în ceea ce privește nivelul de monoxid de carbon și concentrațiile de emisii în gazele de eșapament și vor fi puse în funcțiune numai după remedierea eventualelor defecțiuni;
 - se va exercita un control sever la transportul de beton din ciment cu autobetoniere, pentru a se preveni în totalitate descărcări accidentale pe traseu sau spălarea tobelor și aruncarea apei cu lapte de ciment în parcursul din șantier sau drumurile publice;
 - procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse în perioadele cu vânt puternic sau se va urmări o umectare mai intensă a suprafețelor;
 - la sfârșitul săptămânii se va efectua curățirea fronturilor de lucru, eliminându-se toate deșeurile
- După finalizarea lucrărilor la suprastructură, zonele afectate vor fi curățate și nivelate, iar

teronul readus la starea inițială, prin acoperirea cu pământ vegetal și plantarea de vegetație.

Recomandări specifice:

- restricționarea suprafețelor săpate și a celor denudate;
- limitarea dezvoltării de infrastructuri conexe (drumuri de acces, puncte de cazare, puncte de oprire etc.) temporare (pe durata lucrărilor de construcție) și permanente (în faza de operare) pe segmentele de drum situate în/la limita perimetrului siturilor Natura 2000;
- management corespunzător al traficului utilajelor (carburanți cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);
- realizarea unui management eficient al depozitării hidrocarburilor și a altor substanțe toxice în perimetrul șantierului, astfel încât acestea să nu fie niciodată depozitate în sau în apropierea zonelor protejate;
- realizarea unui management eficient al deșeurilor, prin asigurarea transportării lor imediate în cazul în care se lucrează în apropierea zonelor protejate;
- monitorizarea periodică a stării vegetației din zona adiacentă drumului (în special în vederea urmării speciilor potențial invazive ce pot să pătrundă în zonele protejate) și aplicarea unor măsuri de management specifice în cazul în care se constată degradări ale acestor sisteme;
- menținerea suprafețelor de protecție în jurul habitatelor valoroase din zonă și din apropierea zonei de construcție și a panourilor care să ecraneze poluarea cu praf și compuși toxici din gazele de eșapament;
- depozitarea pământului săpat, a sterilului și a altor materiale la o distanță care să nu permită scurgeri accidentale în albia apelor de suprafață;
- management corespunzător al traficului utilajelor (carburanți cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);
- realizarea unui management eficient al depozitării hidrocarburilor și a altor substanțe toxice în perimetrul șantierului, astfel încât acestea să nu fie niciodată depozitate în sau în apropierea siturilor protejate;
- realizarea unui management eficient al deșeurilor, prin asigurarea transportării lor imediate în cazul în care se lucrează în sau în apropierea siturilor protejate;
- se va impune planificarea și susținerea materială a unui program de realizare, monitorizare a măsurilor de reducere a impacturilor, prin termenii de referință și buget.

Faza de construcție:

Prevenirea și reducerea potențialelor surse poluante, dăunătoare tuturor componentelor biotice, prin:

- managementul corespunzător al traficului utilajelor (carburanți cu limite de toxicitate conform normelor în vigoare);
- supravegherea eficientă a modului și locației de depozitare a hidrocarburilor, a materialelor, și a altor substanțe toxice în perimetrul șantierului, astfel încât acestea să nu fie niciodată depozitate în sau în apropierea siturilor protejate;
- gestionarea eficientă a deșeurilor, transportarea imediată în cazul în care se lucrează în sau în apropierea siturilor protejate.

Prevenirea impactului asupra tuturor componentelor biotice, cu precădere asupra celor de interes protectiv va fi realizată prin:

- planificarea și susținerea materială a unui program de realizare, monitorizare a măsurilor de reducere a impacturilor, prin termenii de referință și buget.

Faza de operare:

Prevenirea riscurilor de fragmentare a habitatelor reprezintă una din sursele cele mai agresive de impact.

Pentru controlul surselor de poluare recomandăm:

- ✓ menținerea suprafețelor de protecție în jurul habitatelor valoroase;
- ✓ restricționarea accesului vehiculelor în cazul nerespectării standardelor privind limita de toxicitate a carburanților conform normelor în vigoare.

Impact general anticipat

a) în perioada de execuție:

Cu toate că în prezent datorită tehnologiilor de execuție moderne, a unor materiale puțin agresive pentru mediu și a unei mecanizări avansate, perioadele de execuție s-au diminuat mult, ceea ce reduce timpul de impact pe un traseu, efectele pot fi în esență următoarele:

- Mișcări importante de terasamente, deblee și/sau ramblee cu excavații în traseu ori în gropi de împrumut, care generează, modificări în stratele superioare de pământ, chiar dezechilibrul lor natural și uneori schimbări ale peisajului natural;
- Emisii importante de praf și noxe produse de gazele de eșapament de la motoarele extrem de puternice - 100-200 C.P. - ale mijloacelor mecanice de transport și utilajelor;
- Perturbarea prin zgomot și noxe a faunei și florei;
- Scoaterea din circuitul productiv de suprafețe agricole;
- Emisii de noxe de diferite tipuri cu ocazia executării lucrărilor de construcții cum ar fi praf la betonări, zidării sau gaze în cazul betoanelor bituminoase;
- Disconfort important prin poluare fonică, luminoasă, vibrații și emiterea de noxe, cauzat populației din așezările situate în apropierea șantierelor;
- Posibilitatea apariției unor conflicte sociale între populația autohtonă și personalul muncitor, în general mai violent și care va fi destul de numeros în timpul execuției lucrărilor.
- Consumuri semnificative de materii prime, materiale și energie, cu consecințe negative asupra resurselor materiale și energetice, în special atunci când este vorba de resurse neregenerabile;
- În final se poate concluziona că în perioada de execuție are loc un important impact negativ la modul cel mai general, dar a cărui durată este limitată de la câteva luni până la 1-2 ani.

b) în perioada de exploatare:

- Concentrarea importantă a traficului pe noile coridoare astfel create cu noxe însemnate și perturbări ale mediului dar și ale populației riverane;
- Creșterea pericolului de accidente pe traseu ca urmare a vitezelor sporite de circulație acceptate, cu efecte asupra participanților la trafic dar și prin explozii sau incendii produse de autovehiculele grele;
- Circulația în comun, cu viteze mari, a autoturismelor și mijloacelor de transport greu.

Măsuri de reducere a impactului:

1. Ca măsuri generale de reducere a impactului, au fost prevăzute următoarele:
 - Gestionarea circulației: planificarea locurilor de amplasare a semnelor/măsurilor de gestionare a circulației (denivelări) ce urmează a fi afișate/construite;
 - Stropirea cu apă a drumurilor de serviciu și a platformelor de șantier după necesități, pentru a preveni emisiile puternice de praf;
 - Împrejmuirea cu panouri a zonelor în care se desfășoară activități generatoare de praf în exces sau în care sunt depozitate materiale în vrac;
 - Reutilizarea deșeurilor rezultate din reabilitare, cât mai mult posibil;
 - Reabilitarea drumurilor de acces după încheierea construcției;
 - Programarea activităților de defrișare a vegetației înalte vara târziu-toamna;
 - Eliminarea conformă a deșeurilor de construcție, uleiurilor uzate și a altor deșeuri de pe amplasamentul lucrărilor propuse;
 - Depozitarea și utilizarea adecvată a materialelor periculoase în zone cu acces controlat;

- Refacerea vegetației pe eventualele suprafețe decopertate;
 - Refacerea vegetației în zonele adiacente, imediat după încheierea lucrărilor;
 - Repopularea terenurilor afectate cu specii de plante caracteristice acestei zone;
 - Prevenirea deteriorării suprafeței învecinate în vederea evitării pierderii și/sau afectării habitatelor floristice și faunistice din zonele afectate și limitrofe;
 - Controlul distrugerii florei, vegetației, a indivizilor diferitelor grupe de animale, nevertebrate și vertebrate;
 - Controlarea nivelului emisiilor de pulberi;
 - Controlarea poluării fonice;
 - Controlarea deversărilor de combustibili și de alte materiale volatile pe sol și în apropierea canalizărilor;
 - Prevenirea compactării solului în spațiile destinate depozitării materialelor și dispozitivelor utilizate în lucrările de execuție.
2. Măsuri specifice de reducere a impactului:
- monitorizarea atentă a lucrărilor propriu-zise;
 - monitorizarea funcționării șantierului.

Protecția aerului

Realizarea investiției propuse implică, în perioada de execuție:

- lucrări privind reabilitarea străzilor analizate;
- traficul auto de lucru.

Aproape toate fazele de activitate se constituie în surse de emisie de particule în suspensie. Particulele generate de reabilitare sunt de origine naturală (praf mineral).

Aceste surse de particule sunt însoțite de surse de emisie a poluanților specifici motoarelor cu ardere internă, reprezentate de motoarele utilajelor care execută operațiile respective.

O altă sursă de poluanți specifici motoarelor cu ardere internă este reprezentată de traficul auto de lucru (autovehiculele care transportă materiale și produse necesare modernizării). Utilajele, indiferent de tipul lor, funcționează cu motoare Diesel, gazele de eșapament evacuate în atmosferă conținând întregul complex de poluanți specifici arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NOx), compuși organici volatili nonmetanici (COVnm), metan (CH₄), oxizi de carbon (CO, CO₂), amoniac (NH₃), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO₂). Complexul de poluanți organici și anorganici emiși în atmosferă prin gazele de eșapament conține substanțe cu diferite grade de toxicitate. Se remarcă astfel prezența, pe lângă poluanții comuni (NOx, SO₂, CO, particule), a unor substanțe cu potențial cancerigen evidențiat prin studii epidemiologice efectuate sub egida Organizației Mondiale a Sănătății și anume: cadmiul, nichelul, cromul și hidrocarburele aromatice policiclice (HAP). Se remarcă, de asemenea, prezența protoxidului de azot (N₂O) - substanță incriminată în epuizarea stratului de ozon stratosferic - și a metanului care, împreună cu CO, au efecte la scară globală asupra mediului, fiind gaze cu efect de seră. Este evident faptul că emisiile de poluanți scad cu cât performanțele motorului sunt mai avansate, tendința în lume fiind fabricarea de motoare cu consumuri cât mai mici pe unitatea de putere și cu un control cât mai restrictiv al emisiilor. Principala arie de emisie a poluanților în atmosferă, specifică realizării lucrărilor, este amplasamentul podului.

Sursele de emisie a poluanților atmosferici specifice obiectivului studiat sunt surse la sol sau în apropierea solului (înălțimi efective de emisie de până la 4 m față de nivelul solului), și mobile. Se menționează că emisiile de poluanți atmosferici corespunzătoare activităților aferente lucrării sunt intermitente. Sursele de impurificare a atmosferei asociate activităților care vor avea loc în amplasamentul podului sunt surse libere, diseminate pe suprafața pe care au loc lucrările, având cu totul alte particularități decât sursele aferente unor activități industriale sau

asemănătoare. Ca urmare, nu se poate pune problema unor instalații de captare - epurare - evacuare în atmosferă a aerului impurificat și a gazelor reziduale.

Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

În perioada de execuție vor apărea surse semnificative de zgomot reprezentate de utilajele în funcțiune și de traficul auto de lucru.

Se estimează că nivelurile de zgomot pot atinge 70-90 dB (A).

În zona localităților se estimează că nivelurile echivalente de zgomot, pentru perioade de referință de 24h, nu vor depăși 50 dB (A).

La trecerea autobasculantelor prin localități pot apărea niveluri ale intensității vibrațiilor peste cele admise prin SR 12025:1994. Nu se pot face prognoze din cauza numărului mare de factori de influență. Nivelurile de vibrații se atenuază cu pătratul distanței.

Protecția solului și subsolului

Forme de impact posibile asupra solului:

- degradarea fizică superficială a solului pe arii foarte restrânse adiacente drumului în zonele de parcare și de lucru a utilajelor - se apreciază o perioadă scurtă de reversibilitate după terminarea lucrărilor și refacerea acestor arii;
- deversări accidentale de produse petroliere la nivelul zonelor de lucru - posibilitate relativ redusă în condițiile respectării măsurilor pentru protecția mediului, posibilități de remediere imediată;

Afectarea subsolului, până la adâncimi de maxim 30 cm poate apărea accidental în cazul deversărilor de produse petroliere. Remedierea este facilă și posibilă a fi efectuată imediat.

Protecția ecosistemelor terestre

În condiții normale de execuție nu pot apărea surse semnificative de poluare pentru mediul terestru, dacă se evită exproprierile.

Protecția așezărilor umane și a altor obiective de interes public

Locuitorii din zonele imediat adiacente nu vor fi afectați prin expunerea la atmosfera poluată generată de lucrările din timpul fazei de construcție. Contribuția poluanților emiși (gaze și particule agresive) în perioada de construcție la creșterea ratelor de coroziune a construcțiilor și instalațiilor este minoră.

Gospodărirea deșeurilor

Pentru a asigura managementul deșeurilor în conformitate cu legislația națională, antreprenorul general al lucrărilor va încheia contracte cu operatorii de salubritate locali în vederea depozitării deșeurilor. Principalul tip de deșeuri va fi reprezentat prin deșeuri de construcție inerte (pământ, balast, piatră, ciment, asfalt), pentru care se propune re folosirea sau depozitarea în cea mai apropiată haldă municipală de deșeuri. Referitor la deșeurile menajere, acestea vor fi constituite din hârtie, pungă, folii de polietilenă, ambalaje PET, materii organice (resturi alimentare) rezultate de la personalul de execuție.

Gospodărirea substanțelor toxice și periculoase

Substanțele toxice și periculoase pot fi: carburanții (motorina) și lubrifianții necesari funcționării utilajelor. Date fiind distanțele reduse până la eventualele puncte de aprovizionare, nu este necesară depozitarea în amplasament a acestora. Alimentarea cu carburanți a utilajelor va fi efectuată cu cisterne auto, ori de câte ori va fi necesar. Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse în șantier în perfectă stare de funcționare, având făcute reviziile tehnice și schimburile de lubrifianți. Schimbarea lubrifianților și întreținerea acumulatorilor auto se vor executa în ateliere specializate.

5.6. Analiza financiară și economică aferentă realizării lucrărilor de intervenție:

a) prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referință și

prezentarea scenariului de referință;

Conform temei de proiectare, se propune modernizarea strazilor Depozitelor, Margeanului, Intrarea Primaverii, Rasaritului, Intrarea Rasaritului, Drumul Sondelor și Intrarea Parcului pe o lungime de 2000,00m, strazi aflate în domeniul public al orașului Videle.

Din punctul de vedere al Beneficiarului perioada de referință este de 25 de ani.

În cadrul proiectului s-a propus adoptarea soluției 1, conform Expertizei tehnice.

Modernizarea strazilor se va face prin realizarea unei structuri rutiere elastice, realizarea scurgerii apelor pluviale de pe suprafața strazilor, realizarea de accese la proprietăți, aducerea la nivel a căminelor de vizitare și a răsflatorilor de gaze existente în partea carosabilă precum și realizarea semnalizării verticale și orizontale pe aceste strazi.

STRADA FRASINETULUI

Parte carosabilă

- 4 cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de binder BADPS22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SREN 13108)
- 15 cm piatră spartă conform SR EN 13242+A1
- 22 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- decapare și scarificarea stratului rezultat după decapare

Trotuare

- 4 cm strat de uzură BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 10 cm strat de beton de ciment C16/20
- 10 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Săpătura zona trotuar

Accese proprietăți

- 4 cm strat de uzură BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 15 cm strat de beton de ciment C16/20
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Săpătura zona acces proprietate

STRADA FLORILOR ȘI STRADA BANCII

Parte carosabilă

- 4 cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de binder BADPS22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SREN 13108)
- Geocompozit antifisura
- 3-4 cm frezare structură rutieră existentă
- Reparații locale la structură rutieră existentă

Trotuare

- 6 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Săpătura zona trotuar

Accese proprietăți

- 8 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 20 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Săpătura zona acces proprietate

Strazile proiectate vor fi incadrate pe toata lungimea cu bordura de beton 20X25 cm conform profilelor transversale tip.

Apele pluviale de pe suprafata partii carosabile sunt colectate lateral in rigole carosabile deschise, santuri percate cu beton sau rigole carosabile cu capac de unde apele sunt conduse spre firele de vai existente in zona, unde se vor descarca.

Se va realiza semnalizare verticala cu indicatoare de circulatie si semnalizare orizontala prin marcaje de circulatie.

b) analiza cererii de bunuri si servicii care justifica necesitatea si dimensionarea investitiei, inclusiv prognoze pe termen mediu si lung;

Prin modernizarea acestor strazi se urmareste cresterea nivelului de siguranta si confort prin imbunatatirea conditiilor de exploatare a infrastructurii rutiere.

Realizarea acestor lucrari, se impune si din urmatoarele motive:

- > Stabilitate si rezistenta in exploatare;
- > Imbunatatirea gradului de confort al transportatorilor si calatorilor;
- > Micșorarea emisiilor de noxe in atmosfera;
- > Cresterea sigurantei transportului auto si pietonal;
- > Cresterea vitezelor de circulatie si reducerea timpilor de parcurs respectiv de asteptare;
- > Imbunatatirea aspectului localitatii;
- > Asigurare sigurantei in exploatare.

c) analiza financiara; sustenabilitatea financiara;

Capacitatea beneficiarului proiectului de-a gestiona implementarea investitiei propuse este critica pentru succesul interventiei si, in final, pentru garantarea atingerii obiectivelor stabilite. Din aceasta perspectiva, beneficiarul proiectului trebuie sa demonstreze ca interventia propusa este sustenabila din punct de vedere financiar si nu va pune in pericol capacitatea sa de a indeplini toate obligatiile financiare pe parcursul perioadei de referinta.

Sustenabilitatea financiara implica existenta unui flux de numerar cumulat pozitiv pentru fiecare an al proiectiilor (mai simplu, suficient numerar pentru desfasurarea fara probleme a operatiunilor in fiecare an). Deficitele temporare pot fi acoperite eventual printr-un credit revolving (care apoi va fi luat in considerare la determinarea fluxului de numerar), avand in vedere ca ipotezele referitoare la acest credit revolving sunt rezonabile in relatie cu pietele financiare locale.

d) analiza economica; analiza cost-eficacitate;

Analiza economica pune in evidenta eficienta si utilitatea proiectului pentru societate in ansamblu si releva contributia sa la dezvoltarea economico-sociala.

Realizarea unei astfel de analize este importanta in cazul investitiilor realizate in sectorul public sau in sectoare strategice ale economiei nationale. Criteriul sintetic de apreciere este rentabilitatea nationala a proiectului, calculata pe baza valorii nete actuale si a ratei de rentabilitate internă. In acest sens, pe langa efectele cantitative pe care le genereaza proiectul (profit, sporirea veniturilor administratiei publice, etc.), se au in vedere si aspectele economico-sociale: acoperirea unor nevoi pentru sectoarele deficitare ale economiei, absorbtia de forta de munca aflata in somaj etc.

In calculul veniturilor si cheltuielilor anuale in cazul analizei economice sunt incluse si

cele "secundare", ce nu au legatura directa cu proiectul de investitii, dar sunt generate de acesta (ex.: forta de munca ocupata prin realizarea proiectului, intensificarea activitatii comerciale sau industrial dintr-o anumita zona, etc.).

În evaluarea economica nu se includ în cheltuieli dobânzile platite pentru credite primite, impozite pe venit, taxe vamale etc., întrucât la nivelul economiei nationale acestea apar ca plati de transfer de la o unitate economica spre alte unitati financiare, bancare sau la bugetul statului, exceptie facând cazul creditelor externe la care dobânzile expatriate se iau în calcul.

Analiza economica este neutra, atât fata de distributia veniturii, cât si de provenienta capitalului. Desi analiza va determina volumul venitului generat peste cheltuielile efectuate, ea nu specifica cine primeste în realitate acest venit.

Beneficiile socio - economice ce vor fi înregistrate ca urmare a implementarii proiectului sunt:

- Crearea de noi locuri de munca permanente si reducerea somajului
- Reducerea numarului de accidente
- Reducerea numarului de îmbolnaviri
- Economii din scaderea costului de exploatare (reducere consum carburanti auto/an, reducere costuri exploatare autovehicule)
- Economii din scaderea timpului de parcurs

e) analiza de riscuri, măsuri de prevenire/diminuare a riscurilor.

Ipotezele principale luate în considerare la elaborarea analizei proiectului sunt urmatoarele:

➤ Din punct de vedere Obiectiv general — mentinerea nivelului de dezvoltare economica actuala, ca valoare minima. Avand în vedere ca prognozele si estimarile se bazeaza în mare parte pe evaluarea situatiei actuale - este necesar ca aceasta ipoteza sa fie validata în perioada de exploatare a proiectului. Avandu-se în vedere evolutiile recente, este rezonabil sa presupunem ca ritmul actual de crestere economica se va mentine.

➤ Din punct de vedere al disponibilitatii resurselor financiare — Beneficiarul va asigura finantarea cheltuielilor suplimentare (conexe) ce vor aparea în timpul implementarii proiectului.

➤ Din punct de vedere al întretinerii si protejarii infrastructurii modernizate - în scopul atingerii obiectivului vizat pe termen lung este important ca, orasul Videle sa poata mentine infrastructura modernizata la parametrii tehnico - functionali adecvati. Beneficiarul va aloca atât fondurile cât si resursele umane necesare îndeplinirii acestui obiectiv.

La nivelul rezultatelor estimate

Obtinerea rezultatelor estimate este inevitabil legata si de concretizarea unor factori si conditii în afara controlului direct al proiectului.

Printre acestea se numara:

- utilizarea echipamentelor si materialelor adecvate, precum si a solutiilor tehnice si de proiectare în conformitate cu normele existente în domeniu. Rezultatele proiectului sunt influentate atât de calitatea materiilor prime si a echipamentelor utilizate de catre contractantii lucrarilor de reabilitare, cât si de gradul de conformitate al solutiilor tehnice cu cele mai bune practici în domeniu. Supravegherea sistematica si calificata, efectuata de catre promotorul proiectului, va contribui semnificativ la reducerea riscurilor implicate de aceste aspecte tehnice;

- respectarea normelor de proiectare si de protectie a mediului înconjurator. Pe tot parcursul procesului de identificare a solutiei tehnice ce va fi implementata si de elaborare a detaliilor de executie, un element esential este reprezentat de respectarea legislatiei existente în domeniul constructiilor si în domeniul mediului. În acest sens au fost întreprinse toate eforturile necesare pentru identificarea celei mai potrivite solutii din punct de vedere al costurilor si conceptiei tehnice;

- existența unui mediu economic, politic și social stabil Exploatarea în viitor a drumurilor de interes local incluse în actualul proiect de investiție este influențată într-o anumită măsură și de contextul legislativ și socio-economic. În etapa operațională pot să apară influențe negative (de ex. rata ridicată a inflației, nivel ridicat al fiscalității) ce pot descuraja investițiile, factori care pot influența atingerea obiectivului propuse în proiectul nostru.

Analiza riscului

Poate fi atât cantitativă, cât și calitativă și depinde de existența datelor și a cunoștințelor respective. O importanță deosebită o au datele cu privire la toxicitatea materialelor, durata expunerii, reacționarea populației sau a plantelor/ animalelor și condiționalitatea și neclaritatea acestei analize.

Gruparea variabilelor utilizate în categorii omogene:

- Riscul de finalizare: riscul ca finalizarea proiectului să fie întârziată în general din motive tehnice;

- Riscul de operare: care include riscul tehnologic; este acela în care proiectul nu se ridică la nivelul corespunzător fluxului de venituri și cheltuieli fie prin nerespectarea producției de energie calculate în proiect, fie din cauza costurilor mentenanței care depășesc previziunile de buget.

Identificarea posibilelor variabile dependente din punct de vedere determinist, care pot duce la creșterea distorsiunii rezultatelor și la înregistrări duble. Având alese cele mai semnificative variabile, putem să evaluăm elasticitatea lor prin efectuarea de calcule. De fiecare dată se atribuie o nouă valoare pentru fiecare variabilă și recalculăm costul investiției și rata internă a rentabilității, astfel notându-se diferențe comparate cu cazul de bază.

- Riscul financiar decurge din proporția mare a împrumuturilor luate de la bănci, împrumuturi ce primesc ca destinație acoperirea cheltuielilor pentru realizarea obiectivului de investiții. Acest gen de risc constă în aceea că, în cazul apariției unei conjuncturi nefavorabile, profiturile se volatilizează, cedând locul pierderilor. Firma ajunge în situația ca, din rezultatele sale financiare să nu poată achita nici dobânzile la împrumuturile contractate.

- Coeficientul de risc este foarte mare atunci când este vorba de un risc independent de agentul economic, adică determinat de conjunctura economică nefavorabilă sau de realizarea unei investiții mari într-un domeniu ce evoluează foarte slab. Tocmai de aceea, pentru a preîntâmpina riscul legat de împrumut, însăși băncile finanțatoare au luat măsuri în această direcție și s-au preocupat de elaborarea unor metode eficiente de analiză a riscului.

Odată adoptată decizia de investiții și aleasă o variantă de realizare a proiectului, se pot identifica riscurile ce pot să intervină pe durata de viață a proiectului.

Astfel, în etapa de pregătire a proiectului se definesc activitățile ce compun proiectul, resursele necesare, participanții și competențele lor în cadrul proiectului, se identifică factorii interni și externi de influență. Printre categoriile de riscuri specifice acestei etape, se pot enumera riscuri ce apar la stabilirea specificațiilor de proiect și a necesarului de resurse.

Printre metodele de diminuare a riscurilor ce apar în această etapă, se recomandă:

> utilizarea unor instrumente economice – matematice de calcul și previziune a necesarului de resurse, precum și de alocare a acestora: tehnici de prognoză, tehnica simulării, analiza sensibilității rezultatelor, planificarea activităților cu metoda analizei drumului critic (CPM), metode de programare matematică pentru alocarea de resurse, metode de dimensionare a stocurilor și altele;

> utilizarea unor proceduri formalizate de identificare a riscurilor: arborele erorilor, realizarea unei liste a riscurilor posibile, realizarea unui profil de risc, stabilirea riscurilor pe baza experiențelor precedente și compararea riscurilor cu cele survenite în cadrul proiectelor similare.

identificarea riscurilor ce pot surveni în derularea activităților și a bugetului proiectului prin detalierea profundă a acestora.

În perioada de execuție a proiectului, factorii de risc sunt determinați de caracteristicile tehnice ale proiectului, experiența și modul de lucru al echipei de execuție, parametri exogeni (în principal macro-economi) ce pot să afecteze sumele necesare finanțării în această etapă. Principalele riscuri ce apar sunt:

- riscul tehnologic care apare în cazul unor investiții cu grad ridicat de nouitate tehnologică. În general, investitorii se simt mai în siguranță dacă tehnologia a fost probată în alte proiecte, folosirea unei tehnologii probate fiind o condiție de a se acorda un împrumut;
 - riscul de depășire a costurilor ce apare în situația în care nu s-au specificat în contractul de execuție sau în bugetul investiției actualizări ale costurilor sau cheltuieli neprevăzute;
 - riscul de întârziere (depășire a duratei stabilite) poate conduce, pe de o parte la creșterea nevoii de finanțare, inclusiv a dobânzilor aferente, iar pe de altă parte la întârzierea intrării în exploatare cu efecte negative asupra respectării clauzelor față de furnizori și de clienți;
 - riscul de interfață este generat de interconținerea dintre diferiți executanți pe care participă la realizarea proiectului și derivă din coordonarea executanților sau din incoerența între clauzele diferitelor contracte de execuție;
 - riscul de subcontractanți este asumat de titularul de contract când tratează lucrări în subantrepriză.
 - riscul de indexare a costurilor proiectului apare în situația în care nu se prevăd în contract clauze ferme privind finalizarea proiectului la costurile prevăzute la momentul semnării acestuia, beneficiarul fiind nevoit să suporte modificările de preț.
- Între metodele ce pot fi utilizate pentru prevenirea sau diminuarea efectelor unor astfel de riscuri, se enumeră:

- transferul riscului, către o terță parte ce poate prelua gestiunea acestuia precum companiile de asigurări și firmele specializate în realizarea unor părți din proiect;
- diminuarea riscului prin programarea corespunzătoare a activităților, instruirea personalului sau prin reducerea efectelor în cazul apariției acestuia formarea de rezerve de costuri sau de timp;
- selectarea științifică a subcontractorilor (folosind informații din derularea unor contracte anterioare) și negocierea atentă a contractelor.

În perioada de exploatare a proiectului cea mai frecventă problemă ce apare este legată de capacitatea beneficiarului de proiect de a exploata în mod corespunzător obiectivul fizic realizat, adică de a fi capabil să atingă nivelul de performanță stabilit fără a depăși costurile planificate, iar în această etapă apar riscuri de depășire a costurilor de exploatare, de aprovizionare, de forță majoră, politice sau legislative.

Pentru diminuarea acestor tipuri de riscuri se pot folosi metode precum:

- instruirea corespunzătoare a personalului în exploatarea echipamentelor sau tehnologiilor realizate prin proiect;
- utilizarea unor furnizori care au o bună reputație în îndeplinirea obligațiilor contractuale;
- cunoașterea și respectarea reglementărilor legislative în domeniu;
- studierea cu anticipație a cadrului politic și crearea unor alianțe care să permită protejarea investiției și a firmei.

Riscul poate avea origini multiple, poate rezulta din combinații de factori și variabile. De aceea, alegerea variabilelor implică ea însuși riscuri precum:

- informația incompletă asupra proiectului care induce incertitudine;
- fluctuații foarte mari ale valorilor variabilelor față de valoarea medie aleasă;
- erori de estimare a tendințelor, de altfel destul de frecvente în cadrul proiectelor.

6. Scenariul/Optiunea tehnico-economică optimă, recomandată
6.1. Compararea scenariilor/opțiunilor propus(e), din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilității și riscurilor

Pentru compararea scenariilor de realizare a investiției au fost analizate trei scenarii, astfel:
Scenariul 1

În scenariul 1 se prevede realizarea structurii rutiere a strazilor conform soluției 1 propuse în expertiza tehnică, astfel:

STRADA FRASINETULUI

Parte carosabilă

- 4 cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de binder BADPS22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SREN 13108)
- 15 cm piatră spartă conform SR EN 13242+A1
- 22 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- decapare și scarificarea stratului rezultat după decapare

Trotuare

- 4 cm strat de uzură BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 10 cm strat de beton de ciment C16/20
- 10 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Săpătura zona trotuar

Accese proprietati

- 4 cm strat de uzură BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 15 cm strat de beton de ciment C16/20
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Săpătura zona acces proprietate

STRADA FLORILOR SI STRADA BANCII

Parte carosabilă

- 4 cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de binder BADPS22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SREN 13108)
- Geocompozit antifisura
- 3-4 cm frezare structură rutieră existentă
- Reparații locale la structură rutieră existentă

Trotuare

- 6 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Săpătura zona trotuar

Accese proprietati

- 8 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 20 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- Săpătura zona acces proprietate

- ✓ 15 cm strat de beton de ciment C16/20
- ✓ 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- ✓ Sapatura zona acces proprietate

Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli		Valoare (fără T.V.A.)	T.V.A. (19%)	Valoare (inclusiv T.V.A.)
		(a)	(b)	(c)
CAPITOLUL 4 Cheltuieli pentru investiția de baza				
4.1	Construcții și instalații	6.190.659,00	1.176.225,21	7.366.884,21
	OB 1 STRADA FRASINETULUI	1.595.184,00	303.084,96	1.898.268,96
	OB 2 STRADA FLORILOR	3.927.773,00	746.276,87	4.674.049,87
	OB 3 STRADA BANCII	667.702,00	126.863,38	794.565,38
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0,00	0,00	0,00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0,00	0,00	0,00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0,00	0,00	0,00
4.5	Dotări	0,00	0,00	0,00
4.6	Active necorporale	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOL 4		6.190.659,00	1.176.225,21	7.366.884,21

Scenariul 3 (fără realizarea investiției)

În situația în care nu se vor realiza lucrări de modernizare a strazilor, prin natura factorilor ce acționează negativ asupra drumurilor (îngheț-dezghet, cantitățile de precipitații actuale și viitoare, vibrațiile generate de traficul greu, etc.) degradările drumurilor se vor amplifica.

Ținând seama de creșterea continuă a traficului greu și a capacității portante scăzute a acestor drumuri în timp pot apărea degradări ale caselor din zona drumurilor precum și creșterea volumului de praf și noxe degajate de aceste mașini și utilaje în zona.

Toate acestea demonstrează că este necesară realizarea acestei investiții.

6.2. Selectarea și justificarea scenariului/opțiunii optim(e), recomandat(e)

Din punct de vedere tehnic și economic expertul tehnic recomandă **Soluția I**. Această soluție se pretează materialelor din zonă și soluțiilor tehnice aplicate în ultima perioadă pe lucrări similare. Totodată soluția are o viteză mai mare de execuție, iar din experiența ultimilor contracte similare este mai economică din punct de vedere financiar.

Soluțiile alternative propuse deși asigură capacitatea portanta a structurii rutiere sunt soluții mai scumpe și presupun tehnologii de execuție cu grad de dificultate sporit.

Lucrările proiectate nu introduc efecte negative suplimentare față de situația existentă asupra solului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, peisajului, deci nu sunt afectate obiective de interes cultural sau istoric.

Lucrările de modernizare a drumurilor nu reprezintă și nu produc surse de:

- poluare a apelor;
- poluare a aerului;
- zgomot și vibrații;
- radiații;
- poluare a solului și subsolului;
- poluare a ecosistemelor terestre și acvatice;
- poluarea așezărilor umane și a altor obiective de interes public;
- deșeuri de orice natură;
- substanțe toxice periculoase.

Trasarea și pichetarea lucrărilor se fac pe baza planurilor de situație, a profilelor longitudinale și a profilelor transversale și constau în determinarea, materializarea și reperarea punctelor caracteristice care definesc elementele traseului (aliniamente, curbe, schimbări de declivități).

Justificarea necesității proiectului:

Sub acțiunea traficului și a factorilor climaterici suprafața strazilor s-a degradat, prezentând defecțiuni grave (gropi, denivelări, tasări, burdușiri, șleauri etc.) ceea ce face ca în anotimpurile ploioase strazile să devină impracticabile, îngreunând accesul locuitorilor către principalele puncte de interes din orasul Videle.

Șanțurile pentru scurgerea apelor sunt colmatate, iar pe anumite tronsoane nu există.

Apa provenită din precipitații stăpânează pe partea carosabilă formând șleauri și vai acolo unde panta longitudinală este mai mare.

Modernizarea strazilor sus menționat va conduce la:

- ❖ posibilitatea utilizării lor în tot cursul anului indiferent de starea vremii;

- ❖ reducerea consumului de carburanți și lubrefianți la vehicule;

- ❖ reducerea cheltuielilor de întreținere a autovehiculelor;

- ❖ creșterea vitezei de circulație;

- ❖ reducerea volumului de praf care împânzește atmosfera în anotimpurile călduroase prin circulația autovehiculelor;

- ❖ eliminarea bălților de ape de pe platforma strazilor, care constituie o sursă de formare și transmitere a diferitelor boli infecțioase și care duc la degradarea strazilor.

Odată cu modernizarea acestor strazi se preconizează o creștere a fluxului de mijloace de transport, atât pentru transportul de mărfuri cât și pentru transportul de persoane, ceea ce va conduce în mod normal la înființarea unor societăți cu profil divers de activitate, prin aceasta reducându-se considerabil rata șomajului. Aceste societăți prin cifra de afaceri vor contribui la creșterea potențialului economic al zonei, sporirea și diversificarea mediului de afaceri.

6.3. Principali indicatori tehnico-economici aferenți investiției:

a) indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectivului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general:

Valoarea totală a obiectivului de investiții (fără TVA), conform deviz general este de:

6.390.418,97 LEI

din care :

-construcții montaj 5.507.093,23 LEI

Valoarea totală a obiectivului de investiții (cu TVA), conform deviz general este de:

7.586.326,06 LEI

din care :

-construcții montaj 6.553.440,94 LEI

b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță - elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții - și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare:

Indicatori minimali	UM	Capacități
Lungime totală trascuri strazi proiectate	km	2,285
Strada Frasinetului	km	0,623
Strada Florilor	km	1,412

Strada Bancii	km	0,250
Indicatoare rutiere	buc	36

e) **Indicatori financiari, socio-economici, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții;**

	Valoare (fără T.V.A.)	T.V.A. (19 %)	Valoare (inclusiv T.V.A.)
	lei	lei	lei
TOTAL GENERAL	6.390.418,97	1.195.907,09	7.586.326,06
Din care C + M	5.507.093,23	1.046.347,71	6.553.440,94

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

Durata de implementare a proiectului este de 20 luni din care durata de execuție pentru modernizarea strazilor este de 9 luni și două luni proiect tehnic de execuție.

6.4. Prezentarea modului în care se asigură conformarea cu reglementările specifice funcționii preconizate din punctul de vedere al asigurării tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcției, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice

Pentru aceste strazi a fost întocmită o expertiză tehnică de către expert tehnic ing. Luca E.E. Radu, atestat conform certificatului de atestare nr. 9575 la cerințele A4 B2 D, în care s-au detaliat soluțiile de modernizarea a structurii rutiere a acestor strazi.

Dimensiunile de gabarit ale platformei strazilor sunt cele corespunzătoare drumurilor de categoria a V-a conform Ordinului nr. 1296/2017 pentru aprobarea « Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor ».

La întocmirea documentației s-au respectat:

- Ordinul nr. 50/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile rurale;
- O.G. nr. 43/1997 aprobată prin Legea 82/1998 privind regimul juridic al drumurilor, cu modificări și completări ulterioare;
- colecția STAS-uri "Lucrări de drumuri"
- Indicativ PD 177-2001 și indicativ NP116-2004 privind dimensionarea structurii rutiere
- Ridicarea topografică a strazilor proiectate
- Studiul Geotehnic realizat pentru aceste strazi.

6.5. Nominalizarea surselor de finanțare a investiției publice, ca urmare a analizei financiare și economice: fonduri proprii, credite bancare, alocații de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite

Finanțarea obiectivului de investiții se face conform Legislației în vigoare, din fonduri de la bugetul de stat, bugetul local al orașului Videle sau alte fonduri legal constituite.

7. Urbanism, acorduri și avize conforme

7.1. Certificatul de urbanism emis în vederea obținerii autorizației de construire
Certificat de urbanism emis de Primăria orașului Videle.

7.2. Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară
Documentație anexată prezentei documentații.

- 7.3. Extras de carte funciară, cu excepția cazurilor speciale, expres prevăzute de lege
Strazile se regasesc în domeniul public al orașului Videle.
- 7.4. Avize privind asigurarea utilităților, în cazul suplimentării capacității existente
Nu este cazul.
- 7.5. Actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului, măsuri de
diminuare a impactului, măsuri de compensare, modalitatea de integrare a prevederilor
acordului de mediu, de principiu, în documentația tehnico-economică
Decizie etapa de încadrare emisă de Agenția pentru Protecția Mediului Teleorman – în
curs.
- 7.6. Avize, acorduri și studii specifice, după caz, care pot condiționa soluțiile tehnice,
precum:
- a) studiu privind posibilitatea utilizării unor sisteme alternative de eficiență ridicată pentru
creșterea performanței energetice;
- nu este cazul
 - b) studiu de trafic și studiu de circulație, după caz;
- nu este cazul
 - c) raport de diagnostic arheologic, în cazul intervențiilor în situri arheologice;
- nu este cazul
 - d) studiu istoric, în cazul monumentelor istorice;
- nu este cazul
 - e) studii de specialitate necesare în funcție de specificul investiției.
Studiu geotehnic;
Studiu topografic;
Expertiza tehnică.

Intocmit,
ing. Barbu Claudia

Numele si prenumele verficatorului atestat:
Ing. MITI BARBU
Firma: S.C. ROAD PROJECT S.R.L.
Adresa: str. Libertatii, bl. L9, ap. 1, Alexandria
Tel: 0722973513, e-mail: barbu_miti@yahoo.com

ANEXA 2a

Nr. 223 Data 24.12.2021
conform registrului
de evidenta

REFERAT

privind verificarea de calitate la cerintele: A4,B2, D
a proiectului „MODERNIZARE SI REABILITARE STRAZI IN ORASUL VIDELE,
JUDETUL TELEORMAN”
Faza de proiectare: D.A.L.I.

1. Date de identificare:

- Proiectant general
- Proiectant de specialitate
- Investitor
- Amplasament
- Data prezentarii proiectului pentru verificare

S.C. ROAD PROJECT S.R.L. Alexandria
S.C. ROAD PROJECT S.R.L. Alexandria
ORAS VIDELE
Intravilanul Orasului VIDELE
22.12.2021

2. Caracteristici principale ale proiectului si ale constructiei

Strazile propus pentru modernizare sunt: strada Frasinetului, strada Florilor si strada Bancii care sunt amplasate in intravilanul orasului Videle, conform planului de incadrare in zona DZ si planurilor de situatie. Lungimea strazilor proiectate in prezenta documentatie tehnica este de 2285,00 ml.

Strazile proiectate sunt strazi de categoria a IV-a de folosinta locala, iar profilele transversale tip ce vor fi aplicate sunt conform planselor D-PTT01 si D-PTT10.

Structura rutiera propusa prin DALI si aplicata in continuare este urmatoarea:

1) In cazul strazii Frasinetului:

- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de legatura din beton asfaltic deschis cu pietris sortat BADPS22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108)
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1
- 22 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1

-Decapare structura rutiera existenta, scarificarea si compactarea terasamentelor.

2) In cazul strazilor Florilor si Bancii, precum si a parcarilor existente adiacent strazii Bancii :

- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BA16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 6 cm strat de legatura din beton asfaltic deschis cu pietris sortat BADPS22.4 conform AND 605 (BA22.4 leg 50/70 conform SR EN 13108)
- Geocompozit antifisura pe toata latimea partii carosabile
- reparatii strat suport existent.

Pentru asigurarea continuitatii scurgerii apelor s-a prevazut realizarea de rigole carosabile cu capac in cazul strazii Florilor si rigole carosabile deschise in cazul strazii Bancii si borduri de beton 20x25 cm.

Pe strada Frasinetului pe ambele parti ale strazii se vor realiza trotuare cu latimea de 1,50 m cu urmatoarea structura rutiera:

- 4 cm strat de uzura BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 10 cm strat de beton de ciment C16/20
- 10 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1

Accesele la proprietati proiectate pe strada Frasinetului vor avea urmatoarea structura rutiera:

- 4 cm strat de uzura BA8 conform AND 605 (BA8 rul 50/70 conform SR EN 13108)
- 15 cm strat de beton de ciment C16/20
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1

Pe strada Florilor se vor realiza trotuare conform planului de situatie si a profilelor transversale tip cu urmatoarea structura rutiera:

- 6 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 15 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1

Accesele la proprietati proiectate pe strada Florilor vor avea urmatoarea structura rutiera:

- 8 cm pavele din beton
- 5 cm strat de nisip
- 20 cm strat din balast conform SR EN 13242+A1

3. Documente ce se prezinta la verificare

- Tema de proiectare
 - Certificat de urbanism nr. ... din data de emis de Primaria Orasului Videle.
 - Memoriul elaborat de proiectant in care se prezinta solutia adoptata pentru respectarea cerintei
- verificate
- Planse desenate in care se prezinta solutia constructiva: planuri de situatie, profile longitudinale, profile transversale tip.
 - Note de calcul in care se fundamenteaza solutia propusa
 - Expertiza tehnica; expert tehnic A4, B2, D - ing. Luca E.E. Radu (nr. 9575)
 - Alte documente;

4. Concluzii asupra verificării

- a) In urma verificarii se considera proiectul corespunzator, semnandu-se si stampilandu-se conform indrumatorului;
- b) In urma verificarii se considera proiectul corespunzator pentru faza verificata semnandu-se si stampilandu-se conform indrumatorului cu urmatoarele conditii obligatorii a fi introduse in proiect prin grija investitorului de catre proiectant:

Am primit 4 exemplare
INVESTITOR / PROIECTANT

Am predat 4 exemplare
Verificator tehnic atestat
ing. Miti BARBU

DEVIZUL OBIECTULUI

OB.1 STRADA FRASINETULUI

Modernizare si reabilitare strazi in orasul Videle, judetul Teleorman

Nr. Crt.	DENUMIREA CAPITOLELOR SI SUBCAPITOLELOR DE CHELTUIELI	Valoare (fara T.V.A.)	T.V.A.	Valoare (cu T.V.A.)
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
Cap.4 - Cheltuieli pentru investitia de baza				
4.1	Construcții și instalații			
A.1	TERASAMENTE - Pentru care exista standard de cost	59,360.00	11,278.40	70,638.40
B.1	PARTE CAROSABILA - Pentru care exista standard de cost	728,150.00	138,348.50	866,498.50
B.2	PARTE CAROSABILA - Pentru care nu exista standard de cost	137,000.00	26,030.00	163,030.00
C	TROTUARE - Pentru care nu exista standard de cost	170,121.00	32,322.99	202,443.99
D	DIVERSE - Pentru care nu exista standard de cost	375,000.00	71,250.00	446,250.00
TOTAL I - subcap.4.1		1,469,631.00	279,229.89	1,748,860.89
4.1.1	Pentru care exista standard de cost	787,510.00	149,626.90	937,136.90
4.1.2	Pentru care nu exista standard de cost	682,121.00	129,602.99	811,723.99
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
TOTAL II - subcap.4.2		0.00	0.00	0.00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5	Dotări	0.00	0.00	0.00
4.6	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
TOTAL III - subcap.4.3+4.4+4.5+4.6		0.00	0.00	0.00
Total deviz pe obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)		1,469,631.00	279,229.89	1,748,860.89

Intocmit,
Ing. Claudia BARBU

DEVIZUL OBIECTULUI

OB.2 STRADA FLORILOR

Modernizare si reabilitare strazi in orasul Videle, judetul Teleorman

Nr. Crt.	DENUMIREA CAPITOLELOR SI SUBCAPITOLELOR DE CHELTUIELI	Valoare (fara T.V.A.) lei	T.V.A. lei	Valoare (cu T.V.A.) lei
1	2	3	4	5
Cap.4 - Cheltuieli pentru investitia de baza				
4.1	Constructii si instalatii			
A.1	<i>PARTE CAROSABILA - Pentru care exista standard de cost</i>	1,270,720.00	241,436.80	1,512,156.80
A.2	<i>PARTE CAROSABILA - Pentru care nu exista standard de cost</i>	795,580.00	151,160.20	946,740.20
B.1	<i>SCURGEREA APELOR SI ADUCERE LA NIVEL - Pentru care exista standard de cost</i>	2,180.00	414.20	2,594.20
B.2	<i>SCURGEREA APELOR SI ADUCERE LA NIVEL - Pentru care nu exista standard de cost</i>	342,620.00	65,097.80	407,717.80
C	<i>TROTUARE - Pentru care nu exista standard de cost</i>	612,410.00	116,357.90	728,767.90
D	<i>ACESE RUTIERE LA PROPRIETATI (20,00mp) - Pentru care nu exista standard de cost</i>	372,460.00	70,767.40	443,227.40
TOTAL I - subcap.4.1		3,395,970.00	645,234.30	4,041,204.30
4.1.1	<i>Pentru care exista standard de cost</i>	1,272,900.00	241,851.00	1,514,751.00
4.1.2	<i>Pentru care nu exista standard de cost</i>	2,123,070.00	403,383.30	2,526,453.30
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0.00	0.00	0.00
TOTAL II - subcap.4.2		0.00	0.00	0.00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5	Dotari	0.00	0.00	0.00
4.6	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
TOTAL III - subcap.4.3+4.4+4.5+4.6		0.00	0.00	0.00
Total deviz pe obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)		3,395,970.00	645,234.30	4,041,204.30

Intocmit,
Ing. Claudia BARBU

DEVIZUL OBIECTULUI

OB.3 STRADA BANCII

Modernizare si reabilitare strazi in orasul Videle, judetul Teleorman

Nr. Crt.	DENUMIREA CAPITOLELOR SI SUBCAPITOLELOR DE CHELTUIELI	Valoare	T.V.A.	Valoare
		(fara T.V.A.)		(cu T.V.A.)
1	2	lei	lei	lei
	3	4	5	
Cap.4 - Cheltuieli pentru investitia de baza				
4.1	Constructii si instalatii			
A.1	PARTE CAROSABILA - Pentru care exista standard de cost	198,720.00	37,756.80	236,476.80
A.2	PARTE CAROSABILA - Pentru care nu exista standard de cost	91,040.00	17,297.60	108,337.60
B.1	SCURGEREA APELOR SI ADUCERE LA NIVEL - Pentru care exista standard de cost	1,004.00	190.76	1,194.76
B.2	SCURGEREA APELOR SI ADUCERE LA NIVEL - Pentru care nu exista standard de cost	28,196.00	5,357.24	33,553.24
C	TROTUARE - Pentru care nu exista standard de cost	23,047.00	4,378.93	27,425.93
D	PARCARI - Pentru care nu exista standard de cost	247,390.00	47,004.10	294,394.10
	TOTAL I - subcap.4.1	589,397.00	111,985.43	701,382.43
4.1.1	Pentru care exista standard de cost	199,724.00	37,947.56	237,671.56
4.1.2	Pentru care nu exista standard de cost	389,673.00	74,037.87	463,710.87
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL II - subcap.4.2	0.00	0.00	0.00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5	Dotari	0.00	0.00	0.00
4.6	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL III - subcap.4.3+4.4+4.5+4.6	0.00	0.00	0.00
	Total deviz pe obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)	589,397.00	111,985.43	701,382.43

Intocmit,
Inq. Claudia BARBU



PRESEDINTE DE SEDIU
STOICU, IULIANA

ANEXA NR. 2 LA
HCL NR. 65 / 29.05.2023

S.C. ROAD PROJECT S.R.L. ALEXANDRIA
C.U.I. RO21784512, J34/360/2007

PR.NR. 170 RP/2021
FAZA: D.A.L.I.

DEVIZ GENERAL
al obiectivului de investitii:

Modernizare si reabilitare strazi in orasul Videle, judetul Teleorman

N. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare	TVA	Valoare
		(fara TVA)	(%)	(inclusiv TVA)
1	2	3	4	5
CAPITOLUL 1				
Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului				
1.1	Obtinerea terenului			
1.2	Amenajarea terenului	0,00	0,00	0,00
1.3	Amenajari pentru protectia mediului si aducerea la starea initiala	0,00	0,00	0,00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor	0,00	0,00	0,00
	TOTAL CAPITOL 1	0,00	0,00	0,00
CAPITOLUL 2:				
Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului de investitie*				
	TOTAL CAPITOL 2	0,00	0,00	0,00
CAPITOLUL 3				
Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica				
3.1	Studii:			
3.2	Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize, acorduri si autorizatii:	9,000.00	1,710.00	10,710.00
3.3	Expertizare tehnica:	3,800.00	0.00	3,800.00
3.4	Certificarea performantei energetice si auditul energetic al cladirilor:	3,000.00	570.00	3,570.00
3.5	Proiectare	0.00	0.00	0.00
3.5.1	Teren de proiectare	180,000.00	34,200.00	214,200.00
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0.00	0.00	0.00
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentatie de vizare a lucrarilor de interventii si deviz general	0.00	0.00	0.00
3.5.4	Documentatiile tehnice necesare in vederea obtinerii avizelor/acordurilor/autorizatiilor	50,000.00	9,500.00	59,500.00
3.5.5	Verificarea tehnica de calitate a proiectului tehnic si a detaliilor de executie	15,000.00	2,850.00	17,850.00
3.5.6	Proiect tehnic si detalii de executie	5,000.00	950.00	5,950.00
3.6	Organizarea procedurilor de achizitie	110,000.00	20,900.00	130,900.00
3.7	Consultanta:	30,000.00	5,700.00	35,700.00
3.8	Asistenta tehnica:	50,000.00	9,500.00	59,500.00
	TOTAL CAPITOL 3	330,800.00	62,130.00	392,930.00
CAPITOLUL 4				
Cheltuieli pentru investitia de baza				
4.1	Constructii si instalatii			
4.1.1	Pentru care exista standard de cost	5,454,998.00	1,036,449.62	6,491,447.62
4.1.2	Pentru care nu exista standard de cost	2,260,134.00	429,425.46	2,689,559.46
4.2	Montaj utilitaje, echipamente tehnologice si functionale	3,194,864.00	607,024.16	3,801,888.16
4.2.1	Pentru care exista standard de cost	0.00	0.00	0.00
4.2.2	Pentru care nu exista standard de cost			
4.3	Utilitaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj			
4.3.1	Pentru care exista standard de cost	0.00	0.00	0.00
4.3.2	Pentru care nu exista standard de cost			
4.4	Utilitaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport			
4.4.1	Pentru care exista standard de cost	0.00	0.00	0.00
4.4.2	Pentru care nu exista standard de cost			
4.5	Dotari			
4.5.1	Pentru care exista standard de cost	0.00	0.00	0.00
4.5.2	Pentru care nu exista standard de cost			
4.6	Active necorporale			
4.6.1	Pentru care exista standard de cost	0.00	0.00	0.00
4.6.2	Pentru care nu exista standard de cost			
	TOTAL CAPITOL 4	5,454,998.00	1,036,449.62	6,491,447.62
CAPITOLUL 5				
Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de santier			
5.1.1	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier	54,549.98	10,364.50	64,914.48
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii santierului	52,095.23	9,898.09	61,993.32
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	2,454.75	466.40	2,921.15
5.2.1	Comisioanele si cotizatiile aferente creditului bancii finantatoare	92,371.15	0.00	92,371.15
5.2.2	Cote aferente ISC pentru controlul calitatii lucrarilor de constructii	31,793.13	0.00	31,793.13
		27,535.47	0.00	27,535.47

5.2.3. Cota aferență ISC pentru controlul statutului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții	5,507.09	0.00	5,507.09
5.2.4. Cota aferență Casă Socială a Constructorilor - CSC	27,535.47	0.00	27,535.47
5.2.5. Taxe pentru acordul, avize conforme și autorizația de construire/deșfințare	0.00	0.00	0.00
5.3. Cheltuieli diverse și neprevăzute	455,199.84	86,487.97	541,687.81
5.4. Cheltuieli pentru informare și publicitate	2,500.00	475.00	2,975.00
TOTAL CAPITOL 5	604,620.97	97,327.47	701,948.44
CAPITOLUL 6: Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste			
6.1. Pregătirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00
6.2. Probe tehnologice și teste	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 6	0.00	0.00	0.00
TOTAL GENERAL	6,390,418.97	1,195,907.09	7,586,326.06
Din care C + M (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)	5,507,093.23	1,046,347.71	6,553,440.94

TOTAL GENERAL (cu TVA) din care:	7,586,326.06
buget de stat	7,310,406.78
buget local	275,919.28

Preturi fara TVA	Cu standard de cost	Fara standard de cost
Valoare CAP.4	2,260,134.00	3,194,864.00
Valoare investitii	2,647,700.92	3,742,718.06
Cost unitar aferent investitiei	1,158,731.25	1,637,951.01
Cost unitar aferent investitiei (euro)	234,139.15	330,972.74

Date	29.10.2021
Curs Euro	4.9489
Valoare de referinta pentru determinarea incadrarii in standardul de cost (locuitori beneficiari/locuitori echivalenti beneficiari/km)	2.285

PROIECTANT,
S.C. ROAD PROJECT S.R.L.
DIRECTOR GENERAL,
Ing. BARBU MITA

BENEFICIAR,
ORAS Videle
PRIMAR,
BĂDĂNOIU NICOLAE

PREȘEDINTELE COMITETULUI LOCALITĂȚII

Sibila

**Caracteristicile principale si indicatorii tehnico-economici
ai obiectivului de investitii**

Denumirea obiectivului de investitii: Modernizare si reabilitare strazi in orasul Videle, judetul Teleorman	
Faza (nota conceptuala/SF/DALI/PT)	D.A.L.I.
Beneficiar (UAT)	ORAS VIDELE
Amplasament	strazile Frasinetului, Florilor, Bancii
Valoarea totala a investitiei (lei, inclusiv TVA)	7,586,326.06
din care C+M (lei, inclusiv TVA)	6,553,440.94
Curs BNR lei/euro din data 29.10.2021	4.9489
Valoarea finantata de Ministerul Dezvoltarii, Lucrarilor Publice si Administratiei (cheltuieli eligibile lei, inclusiv TVA)	7,310,406.78
Valoare finantata de Oras Videle (lei, inclusiv TVA)	275,919.28

Drumurile publice clasificate si incadrate in conformitate cu prevederile legale in vigoare ca drumuri judetene, drumuri de interes local, respectiv drumuri comunale si/sau drumuri publice din interiorul localitatilor, precum si variante ocolitoare ale localitatilor

Indicatori tehnici specifici categoriei de investitii de la art. 4 alin. (1) lit. c) din Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 95/2021 pentru aprobarea Programului national de investitii „Anghel Saligny“	U.M.	Cantitate	Valoare (lei, inclusiv TVA)
Lungime drum - terasamente	m	625.00	70638.40
Lungime drum - strat fundatie	m	625.00	179928.00
Lungime drum - strat de baza	m	625.00	225802.50
Lungime drum - imbracaminte rutiera	m	2285.00	2209401.60
Latime parte carosabila	m	6.00/6.70	
Santuri/rigole	m	796.00	3788.96
Trotuare - desfacere structura rutiera, desfacere bordura, incadrare cu bordura, structura rutiera trotuare	m	1710.00	958637.82
Lucrari de consolidare	m	
Poduri (numar/lungime totala)	buc./ m		
Pasaje denivelate, tuneluri, viaducte (numar/lungime totala)	buc./ m	
Alte capacitati: Scurgerea apelor (rigola carosabila cu capac, rigola carosabila deschisa, sant dalat, podet dalat h=0,60 m si L=7,00 m)	ml	796.00	389993.94

Aducere la cota guri de scurgere si rasuflatori de gaze, demolare elemente din beton	m	2285.00	51277.10
Accese la proprietati	mp	3200.00	675277.40
Desfacere bordura, incadrare cu bordura, frezare mixturi asfaltice degradate, geocompozit antifisura	m	2285.00	1146279.40
Parcare - structura rutiera	mp	1300.00	188972.00
Parcare - desfacere bordura, incadrare cu bordura, aducere la cota camine de vizitare si rasuflatori de gaze, semnalizare rutiera	mp	1300.00	105422.10
Semnalizare rutiera	km	2.285	71828.40
Drumuri laterale	buc	6.00	214200.00

Standard de cost aprobat prin Ordinul ministrului dezvoltarii, lucrarilor publice si administratiei nr. 1321 (euro, fara TVA)	km	330000.00
Verificare incadrare in standard de cost		
Valoarea totala a investitiei in euro, inclusiv TVA, raportata la numarul de beneficiari directi/km drum (euro, fara TVA)	km	234,139.15

Primar/Presedinte/Reprezentant legal
Nume si prenume BĂDĂNOIU NICOLAE
Semnatura



PRESEDINTE DE COMUNITATE
ROMANIA
ȘTOIU

