

**ROMÂNIA**  
**JUDEȚUL TELEORMAN**  
**CONSILIUL LOCAL AL ORAȘULUI**  
**HOTĂRÂRE**

Privind: *aprobarea Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenții , a indicatorilor tehnico-economici și a devizului general pentru realizarea obiectivului de investiție "Amenajare parcare, str. Republicii, nr. 25 bis, oraș Videle "*

**CONSILIUL LOCAL AL ORAȘULUI VIDELE, JUD. TELEORMAN**  
**ÎNTRUNIT ÎN ȘEDINȚĂ ORDINARĂ**

Având în vedere:

- Referat de aprobare nr.1335 din 25.01.2023 al Primarului Orașului Videle ;
- Raportul de specialitate nr.1336 din 25.01.2023 al Direcției Arhitectului Sef din cadrul Aparatului de Specialitate al Primarului orasului Videle ;
- Prevederile art. 129 alin. (4) lit. d ) din OUG 57/2019, forma actualizată ;
- Avizul favorabil al Comisiilor de Specialitate ale Consiliului Local al orasului Videle.
- Hotărârea nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice ;
- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare ;
- Prevederile art. 129. alin (4) lit. d) din Ordonanța de Urgență nr. 57 / 03.07.2019 ;
- În temeiul art. 139, alin. (1) din Ordonanța de Urgență nr. 57/2019 privind Codul Administrativ;

În temeiul art.196, alin.(1), lit. a) din Ordonanța de Urgență nr. 57 / 03.07.2019 .

**HOTĂRĂȘTE:**

Art.1. Se aprobă *Documentația de Avizare a Lucrărilor de Intervenții , a indicatorilor tehnico-economici și a devizului general pentru realizarea obiectivului de investiție "Amenajare parcare, str. Republicii, nr. 25 bis, oraș Videle "*.

Art.2. Se aprobă *indicatorii tehnico-economici ai investiției în valoare totală de: 715.752,26 lei cu TVA, respectiv 603.492,35 lei fără TVA + 112.259,90 TVA din care C+M: 578.589,16 ( 486.209,38 lei fără TVA + 92.379,78 TVA )* .

Principalii indicatori sunt:

Capitolul 3 : Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică:

95.573,00 lei cu TVA, adică 81.000,00 lei fără TVA + 14.573,00 lei TVA ;

Capitolul 4 : Cheltuieli pentru investiția de bază:

551.695,00 lei cu TVA, adică 463.610,00 lei fără TVA + 88.085,90 lei TVA ;

Capitolul 5 : Alte cheltuieli:

47.063,36 lei cu TVA, adică 40.882,35 lei fără TVA + 6.181,00 lei TVA .

Art.3. Se aprobă devizul general al investiției, anexă la prezenta hotărâre .

Art.4. Prin grija Secretarului general al orașului Videle, prezenta hotărâre va fi comunicată Instituției Prefectului Județului Teleorman pentru verificarea legalității și va fi făcută publică prin afișarea pe site-ul instituției publice [www.primariavidele.ro](http://www.primariavidele.ro)

PRESEDINTE DE ȘEDINȚĂ ,  
CIUPAGEANU ION

CONTRASEMNEAZA  
SECRETAR GENERAL ,

IVAN CORINA NICOLETA

Prezenta hotarare a fost adoptata cu un nr. de 17 voturi "pentru", - voturi "impotriva", - abtineri, din nr. de 17 consilieri in functie, din care 17 prezenti.

VIDELE

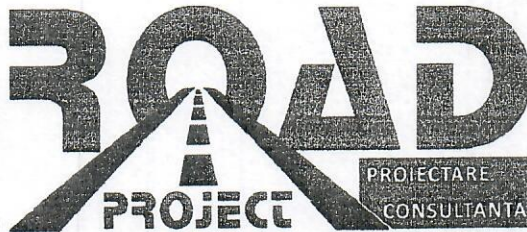
Nr. 3 .....din 31.01.2023



MANAGEMENT SYSTEM  
CERTIFIED



ISO 9001 ISO 14001



ANEXA LA HCL ORAS VIDELE Nr 3 / 31.01.2023

S.C. ROAD PROJECT S.R.L.

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

J 34/360/2007, RO 21784512

Telefon: 0722 973 513

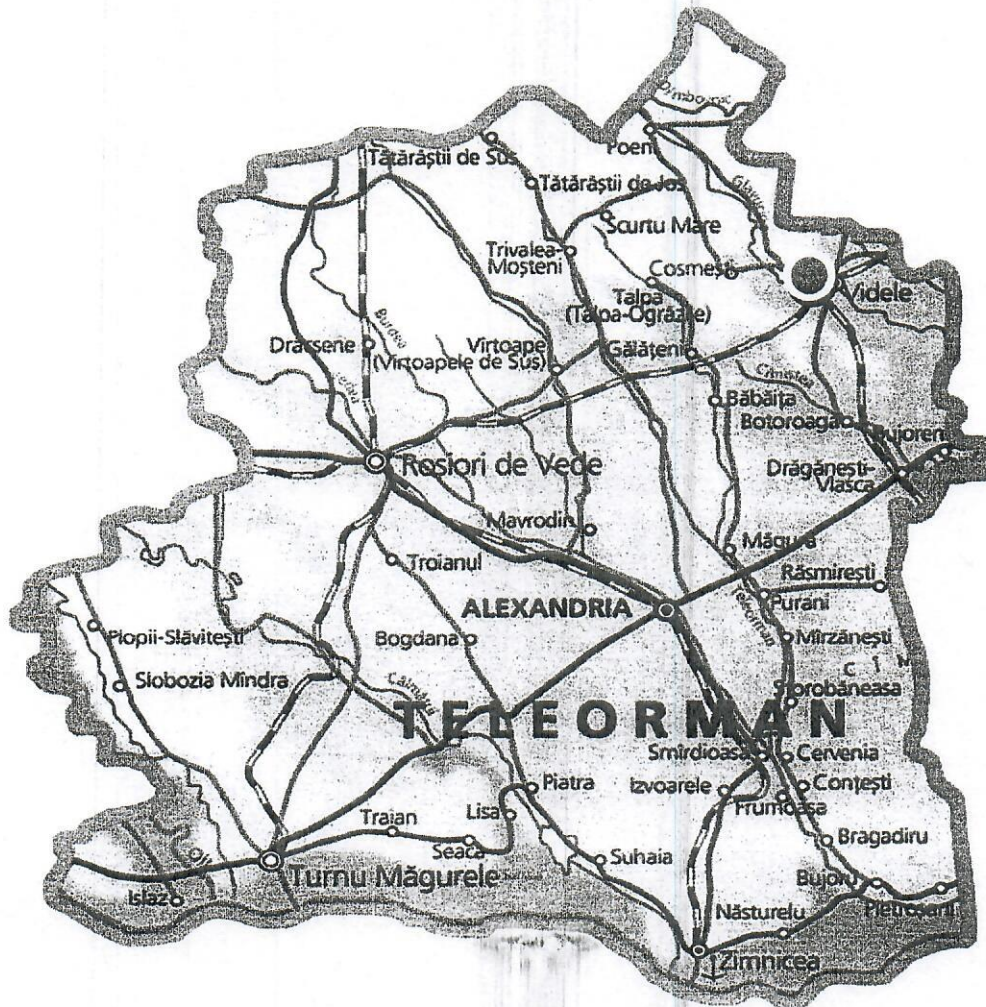
E-mail: office@roadproject.ro

Site web: www.roadproject.ro

Pr.Nr. 167 RP / 2021

# AMENAJARE PARCARE, STR. REPUBLICII, NR. 25BIS, ORAS VIDELE

## DOCUMENTATIE DE AVIZARE A LUCRARILOR DE INTERVENTII



AUTORITATE CONTRACTANTA:  
ORAS VIDELE,  
JUDETUL TELEORMAN



## **FOAIE DE PREZENTARE**

**PROIECT NR. :** 167 RP / 2021

**FAZA DE PROIECTARE :** DOCUMENTATIE DE AVIZARE A LUCRARILOR DE INTERVENTII

**DENUMIRE PROIECT:** AMENAJARE PARCARE,  
STR. REPUBLICII, NR. 25BIS,  
ORAS VIDELE

**BENEFICIAR :** ORAS VIDELE, JUDETUL TELEORMAN

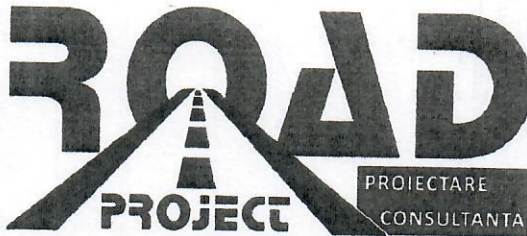
**PROIECTANT :** S.C. ROAD PROJECT S.R.L.  
ALEXANDRIA

**SEF PROIECT**  
ing. Claudia BARBU

MANAGEMENT SYSTEM  
CERTIFIED



ISO 9001 ISO 14001



**S.C. ROAD PROJECT S.R.L.**

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

J 34/360/2007, RO 21784512

Telefon: 0722 973 513

E-mail: office@roadproject.ro

Site web: www.roadproject.ro

## BORDEROU PIESE SCRISE ȘI DESENATE

### A. PIESE SCRISE

- Foaie de capăt
- Foaie de prezentare
- Borderou piese scrise și desenate
- Foaie de semnături
- Aviz C.T.E.
- Memoriu tehnic
- Deviz general
- Deviz financiar – Capitolul 3
- Deviz obiect 1 – Parcare
- Evaluare lucrari – OB. 1 Parcare

### B. PIESE DESENATE

DENUMIRE PLANSA	SCARA	PLANSA
Plan de incadrare in zona	1 : 5000	DZ
Plan de situație	1 : 500	D-PS
Detalii de executie	1 : 200	P-DDE

Intocmit,  
Ing. Claudia BARBU



MANAGEMENT SYSTEM  
CERTIFIED



ISO 9001 ISO 14001



**S.C. ROAD PROJECT S.R.L.**

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

J 34/360/2007, RO 21784512

Telefon: 0722 973 513

E-mail: office@roadproject.ro

Site web: www.roadproject.ro

---

**PROIECT NR. 167 RP / 2021**

**INVESTIȚIA:** AMENAJARE PARCARE, STR. REPUBLICII, NR. 25BIS,  
ORAS VIDELE

**FAZA:** DOCUMENTATIE DE AVIZARE A LUCRARILOR DE INTERVENTII

**BENEFICIAR:** ORAS VIDELE, JUDETUL TELEORMAN

## FOAIE DE SEMNATURI

<b>Sef proiect:</b>	<b>ing. Barbu Claudia</b>
<b>Proiectant drumuri:</b>	<b>ing. Banuta Sorina</b>
<b>Economic:</b>	<b>ing. Barbu Claudia</b>


**AVIZ C.T.E.  
Nr. 23 / 2021**

Nr. Proiect : 167 RP / 2021

Faza de proiectare: DOCUMENTATIE DE AVIZARE A LUCRARILOR DE INTERVENTII

Autoritate contractanta: ORAS VIDELE, JUDETUL TELEORMAN

Sef de proiect : ing. Barbu Claudia

Denumirea proiectului : AMENAJARE PARCARE, STR. REPUBLICII, NR. 25BIS, ORAS VIDELE

●Documentatia tehnica prezentata, a fost analizata si avizata de C.T.E. ROAD PROJECT S.R.L. si respecta conditiile contractuale, fiind elaborata in conformitate cu prescriptiile legale in vigoare.

●Recomandari si completari: nu este cazul.

C.T.E. ROAD PROJECT S.R.L.

ing. Barbu Claudia  
ing. Banuta Sorina  
ing. Barbu Miti



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

Nr. 221 Data 24.12.2021  
conform registrului  
de evidenta

## REFERAT

privind verificarea de calitate la cerintele: A4,B2, D  
a proiectului „AMENAJARE PARCARE, STR. REPUBLICII, NR. 25BIS, ORAS VIDELE”  
Faza de proiectare: D.A.L.I.

### 1. Date de identificare:

- |  |  |
|--|--|
| - Proiectant general                             | S.C. ROAD PROJECT S.R.L. Alexandria  |
| - Proiectant de specialitate                     | S.C. ROAD PROJECT S.R.L. Alexandria  |
| - Investitor                                     | ORAS VIDELE  |
| - Amplasament                                    | Intravilanul ORASULUI VIDELE, pe strada Republicii la nr. 25 Bis, T12, P292, nr. cad 23911 |
| - Data prezentarii proiectului pentru verificare | 22.12.2021   |

### 2. Caracteristici principale ale proiectului si ale constructiei

Parcarea ce face obiectul verificarii este amplasă pe partea stanga a strazii Republicii la nr. 25 bis între strada Republicii și linia de cale ferată neelectrificata. Terenul pe care au fost propuse lucrările aparține Primăriei Orașului Videle.

Suprafața ocupată definitiv este de 2818,00 mp, rezultand un numar de aproximativ 120 locuri de parcare.

Dimensiunile in plan ale parcarii auto sunt: lungimea de 142,50 m și lățimea de 19,50 m.

Structura rutiera conform documentatiei tehnice ce se va aplica pe platforma parcarii este urmatoarea:

- strat de uzură din beton asfaltic BA 16 în grosime de 4 cm după compactare;
- strat de legătura din beton asfaltic deschis cu pietriș sortat BADPS 22.4 în grosime de 6cm după compactare.

Parcarea este marginita cu bordura de beton 20x25 cm.

### 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: plan de situatie, detaliu de executie structura rutiera.
- Note de calcul in care se fundamenteaza solutia propusa
- Alte documente:

### 4. Concluzii asupra verificarii

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 indrumatoruluicu 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



PR. NR. 167 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: *“AMENAJARE PARCARE, STR. REPUBLICII, NR. 25BIS, ORAS VIDELE “*
- 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 amenajarea parcarii existente pe strada republicii, nr. 25 bis astfel incat aceasta sa satisfaca din punct de vedere calitativ si cantitativ cerintele actualilor si viitorilor consumatori, la nivelul normelor europene actuale.



Strategia de dezvoltare a orașului Videle urmărește dezvoltarea durabilă prin valorificarea potențialului local pentru a fi în concordanță cu obiectivul general de dezvoltare durabilă cuprins în Strategia Națională pentru Dezvoltare Durabilă a României, Orizonturi 2020-2030.

Strategia respectă documentele legislative și de politică de dezvoltare de referință atât la nivel european cât și național, regional și local. Dezvoltarea pe termen mediu și lung a orașului Videle trebuie să fie în contextul geo-strategic, instituțional, administrativ, economic, social și cultural european.

În cadrul acestei strategii este prevăzută modernizarea și reabilitarea străzilor din orașul Videle și a zonelor pe care pot fi realizate parcări pentru autoturisme.

## **2.2. Analiza situației existente și identificarea necesităților și a deficiențelor**

Documentația tratează lucrările pentru modernizarea parcării de autoturisme existente pe strada Republicii din orașul Videle, între strada Republicii și calea ferată.

Modernizarea parcării se face pe actualul amplasament, conform planurilor generale, nefiind necesare exproprieri, demolări sau scoateri de terenuri din circuitul agricol.

Pentru modernizarea parcării și pentru o folosire cât mai eficientă a terenului existent este necesar relocarea a doi stalpi de lemn care la momentul actual se afla pe amplasamentul parcării. Ei sunt evidențiați pe planul de situație cu numerele 1 și 2. Acești stalpi de lemn vor fi relocalizați în spațiul verde existent între strada Republicii și parcarea existentă.

Parcarea propusă pentru modernizare are sistemul rutier alcătuit din balast și piatră spartă bine compactate datorită traficului actual.

Sub acțiunea traficului și a factorilor climaterici și a lipsei lucrărilor de întreținere, structura rutieră existentă s-a degradat, prezentând defecțiuni grave (gropi, faianțări, crapături, denivelări transversale și longitudinale, etc.) ceea ce face ca circulația să se desfășoare cu viteză mică.

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.

Investiția în totalitate urmărește crearea unei stări de confort locuitorilor orașului Videle pentru parcarea autoturismelor în zona Gării CFR Videle. Principalii beneficiari ai acestei parcări sunt cetățenii orașului Videle care fac naveta cu trenul spre diverse destinații, cât și pentru lucrătorii din stația CFR Videle.

Obiectivul specific urmărit prin realizarea acestei investiții este modernizarea stratului de uzură a parcării situată pe strada Republicii, nr. 25 bis din orașul Videle.

Realizarea parcării va conduce la dezvoltarea zonei din punct de vedere economic și social și va avea efect benefic asupra calității vieții locuitorilor din zonă.

Zonele de parcare existente în zonă (spații de parcare neamenajate) sunt o sursă continuă de poluare a riveranilor și a mediului.

Dintre beneficiile aduse de realizarea parcării subliniem următoarele:

- asigurarea unor condiții moderne de parcare a autoturismelor, aspect ce are un impact major asupra dezvoltării socio-economice a zonei;
- eliminarea bălților de ape de pe platforma existentă, care constituie o sursă de formare și transmitere a diferitelor boli infecțioase și care duc la degradarea stratului de uzură actual;
- reducerea volumului de praf care împânzește atmosfera în anotimpurile călduroase prin circulația autovehiculelor;



- reducerea factorilor de poluare a mediului (în speță a poluării aerului și a poluării fonice) prin realizarea unei parcuri moderne.

### **3. Descrierea construcției existente**

#### **3.1. Particularități ale amplasamentului:**

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

Parcarea ce face obiectul proiectului este amplasată în intravilanul orașului Videle, pe strada Republicii, nr. 25 bis în tarlăua T 12, parcela P292, având număr cadastral 23911 și este situată între strada Republicii și linia de cale ferată neelectrificată. Terenul pe care au fost propuse lucrările aparține Primăriei Orașului Videle.

Suprafața ocupată definitiv este de 2818,00 mp (parcare și cele două accese).

Terenul se află în intravilanul orașului Videle, face parte din domeniul privat al localității și este în administrația Consiliului Local Videle.

Pe strada Republicii, între aceasta și calea ferată va fi realizată o parcare auto cu lungimea de 142,50 m și lățimea de 19,50 m amplasată în lungul străzii Republicii pe partea stângă în sensul de mers spre Gara Videle.

Parcarea realizată are o suprafață de cca. 2818,00 mp (parcare și accese), urmând a fi amenajate după modernizare aproximativ 120 locuri de parcare.

Accesul de intrare cât și cel de ieșire sunt realizate din strada Republicii. Accesele existente, atât cel de intrare cât și cel de ieșire, au o lățimea de 5,00 m, iar razele de racordare la strada Republicii sunt de aproximativ 4,00 m.

Modernizarea parcarii se va face pe actualul amplasament, 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;**

Accesul la obiectiv se face prin strada Republicii din orașul Videle.

**c) datele seismice și climatice;**

Clima: - În această zonă, regimul climatic general se caracterizează prin veri foarte calde cu precipitații moderate, acestea având valori medii în luna iulie 50 – 60 mm/m<sup>2</sup> și prin ierni reci cu viscole mai rare și frecvente perioade de încălzire ce provoacă topirea zăpezilor.

Precipitațiile atmosferice totalizează o medie de 500 - 600 mm/an. În 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.

Vânturile caracteristice zonei sunt reprezentate de Crivăț și Austru, care au o influență determinantă asupra temperaturilor mai ales primăvara și toamna

#### Sarcini climatice

Regimul vânturilor este dominat de crivățul din direcția N și N-E și austrul din direcția V.

Sarcina datorată acțiunii vântului ( $q_v$ ) este de 0,50 KN/mp pentru  $V_2 \text{ min.} = 30 \text{ m/s}$ , conform CR 1-1-3/2012, iar greutatea de referință a stratului de zăpadă ( $g_z$ ) este de 2,0 KN/mp conform CR 1-1-4/2012 « Cod proiectare. Evaluarea acțiunii vântului asupra construcțiilor »

#### SEISMICITATEA ȘI ADANCIMEA DE INGHEȚ

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

Adancimea maximă de îngheț este de 0,80 – 0,90 m, conform STAS 6054/89, măsurată de la suprafața terenului natural.



**d) studii de teren:**

**(I) Studiu geotehnic pentru solutia de consolidare a infrastructurii conform reglementarilor tehnice in vigoare;**

**Geomorfologic**, Oraşul Videle se situeaza din punct de vedere geomorfologic, in unitatea morfologica "Campia Gavanu - Burdea", caracterizata printr-o panta morfologica inclinata de la sud la nord, pusa in evidenta de direcţia văilor care o drenează. Terasa râului Glavacioc face parte din campia înalta Gavanu - Burdea, caracterizata prin cote absolute situate între 90,00 si 105,00m. Structural zona studiata se încadrează in marea unitate, cunoscuta sub numele de Platforma Moessica.

**Geologic**, cuaternarul este perioada geologica ale cărei formațiuni acopera întreaga suprafața a teritoriului judetului Teleorman. La începutul cuaternarului (pleistocen -inferior) in zona centrala a Câmpiei Romane, între Olt si Argeş, se instalează un regim fluvialo - lacustru care favorizează depunerea pietrişurilor de Candesti si a formaţiunilor de Fratesti.

Orizontul de Fratesti este constituit in partea superioara din nisipuri fine, grosiere si micacee, iar la baza din pietrişuri cu elemente de quartite, micasisturi, gresii, calcare, silixuri si tufuri calcaroase.

Grosimea lor variaza de la 5,00 – 25,00 m in Campia Burnas, pana la 80,00 m in Nord, in Campia Gavanu Burdea. Cuaternarul este reprezentat in localitatea Videle (partea de vest) prin depozite care aparțin Pleistocenului mediu si superior.(qp<sup>2</sup><sub>2</sub> si qp<sup>2</sup><sub>3</sub>).

Pleistocenul inferior (gp<sup>2</sup><sub>1</sub>) este atribuit "Stratelor de Fratesti" (cu o grosime de 14,00 – 17,00 m) constituite din nisipuri si pietrişuri.

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

Pleistocenul superior este reprezentat prin aluviunile si depozitele argilolase, constituite din argile prăfoase nisipoase, brun roşcate cu concretiuni calcaroase; in aceste depozite s-au întâlnit 1-3 nivele. Grosimea depozitelor ce aparțin terasei înalte este de 5,00 – 12,00 m.

**Categoria geotehnica-conf. NP 74-2014**

Amplasamentul analizat prezintă următoarele caracteristici geotehnice:

- funcție de condițiile de teren: <i>teren normal</i>	Punctaj: 3
- funcție de apa subterană: <i>fara epuismențe</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: zona ag=0,25g conform P100-1/2013	Punctaj: 3
Total	11

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.

Incadrarea s-a facut luand in considerare caracteristicile geotehnice, seismice, hidrogeologice, vecinatatile construite ale amplasamentului si gradul de importanta a constructiei.

**Caracterizarea geotehnica a stratelor**

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

- Din punct de vedere granulometric si structural este un nisip prafos argilos cu indesare mijlocie.
- Din punct de vedere al compresibilitatii se incadreaza la un teren cu compresibilitate medie.

Nivelul hidrostatic pentru zona studiata este cuprins între 5,00 -15,00 m de la suprafata terenului natural.



**(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 Moessice, avind o stabilitate foarte buna si nu este generatoare de miscari tectonice sau alte modificari structurale.

**Hidrogeologic**, se mentioneaza prezenta unui acvifer freatic cantonat in nisipurile fine. Adancimea este de circa 5,00 - 15,00 metri si variaza in functie de precipitatiile din zona.

Amplasamentul la configuratia actual nu este inundabil.

**e) situația utilităților tehnico-edilitare existente;**

Pentru modernizarea parcarii este necesara relocarea a doi stalpi de lemn evidentiati pe planul de situatie cu numarul 1 si 2, amplasati pe partea stanga a parcarii respectand sensul de intrare in parcare. Propunem relocarea acestor stalpi intre strada Republicii si bordure existent a parcarii.

Nu se cunoaste existent altor retele in amplasamentul lucrarii.

**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;**

Parcarea ce face obiectul proiectului este amplasă in intravilanul orasului Videle, pe strada Republicii, nr. 25 bis in tarlaua T 12, parcela P292, avand numar cadastral 23911.

Terenul se afla in intravilanul orasului Videle, face parte din domeniul privat al localitatii si este în administrația Consiliului Local Videle.

Suprafața ocupată definitiv este de 2818,00 mp (parcare si cele doua accese).

**b) destinația construcției existente;**

- parcare autoturisme;

**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;

Clasa de importanță pentru parcare 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; - 3 luni

- suprafața construită; - 2818,00 mp

d) suprafața construită desfășurată; -2818,00 mp

e) valoarea de inventar a construcției; -

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

Dimensiuni parcare auto:

- lungimea 142,50 m

- lățimea 19,50 m

Parcarea realizată are o suprafață de cca. 2818,00 mp (parcare și accese).

**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 s-a realizat prin identificare vizuale (cartarea drumurilor) și investigații geotehnice.

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

Sunt identificate defecțiuni ale structurii rutiere (D.S.T.R.) și defecțiuni ale complexului rutier (D.C.R.), respectiv degradări din îngheț-dezghet, pe o suprafață de aproximativ 60%. Având în vedere că sectoarele analizate au o îmbrăcăminte din împietruire, impracticabilă în condiții normale, asfaltarea acestora este imperios necesară.

#### **Capacitatea portanță**

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 portanță			
		REA	MEDIOCRA	BUNA	FOARTE BUNA
		Deflexiune caracteristică, 0.01mm			
FOARTE USOR	Sub 0.03	>180	160...180	140...160	<140
USOR	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 estimata pentru parcare analizata este clasa de trafic ușor.

În urma investigațiilor în teren pentru platforma studiată capacitatea portantă este **MEDIOCRĂ**. Datorită defecțiunilor identificate (gropi, 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 planeității 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 îmbrăcămintilor rutiere: încercarea cu dreptar”

Calificativul planeității 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 esanșionul 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**.

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

### **Concluzie starea de degradare este REA**

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

Stare tehnica	Clasa starii tehnice	Calificativul caracteristicilor				Lucrari obligatorii de intretinere si reparatii	
		Capacitate portanta	Stare de degradare	Planeitate	Rugozitate		
1	2	3	4	5	6	7	8
Foarte buna	5	Foarte Buna	Foarte Buna	Foarte Buna	Foarte Buna		Intretinere periodica
Buna	4	cel putin Buna	cel putin Buna	cel putin Buna	cel putin Mediocra	Tratamente bituminoase	
			cel putin Mediocra	cel putin Buna	Buna la Rea	Straturi bituminoase subtiri	
Mediocra	3	cel putin Mediocra	cel putin Mediocra	cel putin Mediocra	F Buna la Rea	Covoare bituminoase	
Rea	2	cel putin Mediocra	cel putin Rea	cel putin Rea	F Buna la Rea	Reciclarea in situ a imbracamintilor bituminoase	
Foarte rea	1	Rea	F Buna la Rea	F Buna la Rea	F Buna la Rea	Ranforsarea structurii rutiere	Reparatii curente

Conform CD155, indicele de planeitate IRI are o valoare mai mare de 6,5 ceea ce indică o stare **MEDIOCRĂ**. Indicele de degradare ID indică de o valoare mai mare de 11 ceea ce indică o stare existentă **MEDIOCRĂ**.



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

În prezent parcare ce face obiectul proiectului se afla într-o stare relativ buna, prezentand pe alocuri degradari nesemnificative datorate actiunii procesului de inghet-dezghet.

**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 diagnosticare<sup>2)</sup>:**

<sup>2)</sup> 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 funcțiunii 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 studiata este incadrata conform Normativului P 100-1/2013 si are coeficientul seismic  $K_s = 0,25g$ , iar perioada de colt  $T_c = 1,6$  sec.

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

Cele doua solutii de interventii propuse pentru modernizarea partii carosabile a parcarii sunt:

**Soluția I**

➤ 4 cm strat de uzură BA16 sau BAPC16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SREN13108)

➤ 6 cm strat de legatura BADPC22,4 sau BADPS22,4 conform AND 605 (BA22,4 leg 50/70 conform SR EN 13108)

➤ Reprofilarea si scarificarea stratului existent.

**Soluția II**

➤ 18 cm dala de beton de ciment BcR 4,0

➤ Folie de polietilena

➤ 3 cm nisip conform SR EN 13242+A1

➤ Reprofilarea si scarificarea stratului existent.

**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 volume mari 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."



La proiectarea lucrarilor de modernizare se vor verifica elementele geometrice existente ale racordarilor in plan, cu respectarea prevederilor STAS 863/1985. Lucrarile proiectate se vor incadra in amplasamentul existent al parcarii.

Se va asigura vizibilitatea pentru evitarea accidentelor.

Se recomanda pastrarea declivitatilor si racordarilor existente in plan vertical. Proiectarea liniei rosii va tine cont de Solutia proiectata pentru structura rutiera a parcarii.

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

Soluțiile pentru realizarea structurii rutiere a parcarii sunt stabilite conform starii tehnice. Astfel se recomanda urmatoarele solutii de reabilitare:

#### **Soluția I**

➤ 4 cm strat de uzură BA16 sau BAPC16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SREN13108)

➤ 6 cm strat de legatura BADPC22,4 sau BADPS22,4 conform AND 605 (BA22,4 leg 50/70 conform SR EN 13108)

➤ Reprofilarea si scarificarea stratului existent.

#### **Soluția II**

➤ 18 cm dala de beton de ciment BcR 4,0

➤ Folie de polietilena

➤ 3 cm nisip conform SR EN 13242+A1

➤ Reprofilarea si scarificarea stratului existent.

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 structura rutiera a parcarii, singura soluție pentru asigurarea continuității traficului la nivel admisibil este modernizarea ei prin impermeabilizarea stratului de uzura.

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.



## SOLUȚIA PROIECTATĂ

Soluția proiectată este în deplină concordanță cu Soluția I propusă în Expertiza tehnică.

Prin proiect se propune realizarea unei platforme cu îmbracaminti asfaltice pentru parcare autoturismelor, adiacent străzii Republicii, pe actualul amplasament al parcarii existente având staturul de uzură realizat din piatra sparta.

Elementele geometrice ale platformei sunt următoarele:

- lungimea 142,50 m;
- latimea 19,50 m.

**Structura rutieră proiectată are următoarea alcatuire:**

- strat de uzură din beton asfaltic BA 16 în grosime de 4 cm după compactare;
- strat de legătură din beton asfaltic deschis cu pietriș sortat BADPS 22.4 în grosime de 6cm după compactare;
- scarificare, nivelare și compactare structura rutieră existentă.

La realizarea acestei structuri rutiere s-au avut în vedere următoarele:

- utilizarea zestreii actuale a parcarii, respectiv fundația din balast și îmbracamintea din piatra sparta ;
- reducerea distanțelor de transport și implicit a investiției prin adoptarea soluției cu agregate naturale de balastieră și cariera;

Soluțiile tehnice adoptate în prezentul proiect tehnic au avut în vedere utilizarea materialelor de construcție conform reglementărilor naționale în vigoare, precum și legislației și standardelor naționale armonizate cu legislația U.E.

Aceste materiale sunt în conformitate cu prevederile H.G. nr. 766-1997 și a Legii nr. 10-1995 cu modificări și completări ulterioare privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate la execuția lucrărilor.

Pentru aducerea amplasamentului 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 în condițiile impuse prin studiu de fezabilitate, propunem un set de lucrări necesare pentru realizarea acestei parcarii.

Lucrările necesare sunt :

- a) – trasarea și pichetarea lucrărilor;
- b) – scarificarea, nivelarea și compactarea platformei existente;
- c) – executarea stratului de legatură din beton asfaltic deschis cu pietriș sortat BADPS 22.4 în grosime de 6 cm după compactare;
- d) – strat de uzură din beton asfaltic BA 16 în grosime de 4 cm;
- e) – semnalizare rutieră orizontală.

Durata maximă propusă pentru execuția lucrării este de 3 luni.

**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 marcaje orizontale pentru delimitarea locurilor de parcare și săgeți executate pe partea carosabilă pentru dirijarea circulației rutiere în parcare.



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 parcarii.

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 platformei parcarii, 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 stratului de uzura 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 emanațiilor de praf și a mirosului de bălțit de la apele ce stagnează în cazul platformei nemodernizate.

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-mediului înconjurător.



- Legea securitatii si sanatatii in munca nr. 319/2006;

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

- nu este cazul ;

d) informatii privind posibile interferente cu monumente istorice/de arhitectura sau situri arheologice pe amplasament sau in zona imediat invecinata; existenta conditionarilor specifice in cazul existentei unor zone protejate

- nu este cazul;

e) caracteristicile tehnice si parametrii specifici investitiei rezultate in urma realizarii lucrarilor de interventie.

<i>Indicatori tehnici</i>	<i>UM</i>	<i>Capacitati</i>
Suprafata parcare	mp	2818,00
Lungime platforma parcare	m	142,50
Latime platforma parcare	m	19,50
Accese intrare/iesire	buc	2
Marcaje rutiere	mp	140,00

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 investitie	Anul I		Anul II		
		LUNA 1+2	LUNA 3+4+5	LUNA 6+7+8	LUNA 9+10+11	LUNA 12+13+14
1	Obtinerea terenului					
2	Amenajarea terenului					
3	Amenajari pentru protectia mediului si aducerea la starea initiala					
4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților					
5	Asigurarea utilitatilor necesare obiectivului					
6	Studii de teren					
7	Raport privind impactul asupra mediului					
8	Alte studii specifice					
9	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații					
10	Expertizare tehnică:					
11	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor					
12	Temă de proiectare					
13	Studiu de fezabilitate					



14	SF/DALI și deviz general					
15	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/ acordurilor/ autorizațiilor					
16	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție					
17	Proiect tehnic și detalii de execuție					
18	Organizarea procedurilor de achiziție					
19	Consultanta la întocmirea cererii de finanțare					
20	Consultanta în domeniul managementului execuției investiției sau administrarea contractului de execuție					
21	Auditul financiar					
22	Asistența tehnică din partea proiectantului					
23	Asistența tehnică -plata dirigintilor de șantier					
24	Execuția lucrărilor <b>OB.1 PARCARE</b>					
25	Montaj utilaje, echipamente tehnologice					
26	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale cu montaj					
27	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale fără montaj și echipamente de transport					
28	Dotari					
29	Active necorporale					
30	Organizare de șantier					
31	Comisioane, cote, taxe, costul creditului					
32	Cheltuieli diverse și neprevăzute					
33	Cheltuieli pentru informare și publicitate					
34	Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste					

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 si reducerea somajului;
- Reducerea numarului de accidente;
- Economii din scaderea costului de exploatare (reducere consum carburanti per auto/an, reducere costuri exploatare autovehicule);
- Economii din scaderea timpului de parcurs.

Beneficiile proiectului au fost impartite in doua componente:

- beneficii de la utilizatorii care utilizeaza parcare;
- beneficii de la utilizatorii noi care vor utiliza parcare;

Utilizatorii noi apar odata cu dezvoltarea economica a zonei, iar beneficiile socio-economice sunt: valoarea timpului economisit, valoarea carburantilor, lubrefiantilor, anvelopelor si alte costuri aditionale aferente transportului, economisite de catre viitorii utilizatori si cei actuali, precum si siguranta si confortul traficului, date si de o reducere semnificativa a impactului asupra mediului prezentata mai sus in analiza financiara.

Realizarea lucrarilor de modernizare a parcarii va avea un impact pozitiv astfel:

- ❖ economie de carburanți și micșorarea uzurii mașinilor
- ❖ se reduc costurilor 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)
- ❖ crește volumul și siguranța călătorilor și a mărfurilor transportate de către agenți economici din zonă

#### **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 proiectului va asigura, pe perioada de trei 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 cca 113500,00 € rezultă un număr total de cca 2 locuri de muncă (om-an) adică timp de trei luni câte 2 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 parcarii.

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 1 locuri de munca anual, iar pentru reparații, din 8 în 8 ani câte 2 locuri de muncă.

Pentru tipul acesta de investiție Beneficiarul poate să întrețină parcarea cu personal specializat din cadrul administrativ.

### **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 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 terenul 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 platformei (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 alta 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 specific arderii interne a motorinei: oxizi de azot (NO<sub>x</sub>), compuși organici volatili nonmetanici (COV<sub>nm</sub>), metan (CH<sub>4</sub>), oxizi de carbon (CO, CO<sub>2</sub>), amoniac (NH<sub>3</sub>), particule cu metale grele (Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn), hidrocarburi policiclice (HAP), bioxid de sulf (SO<sub>2</sub>). 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 (NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, particule), a unor substanțe cu potențial cancerigen evidențiat prin studii epidemiologie efectuate sub egida Organizației Mondiale a sănătății și anume: cadmiul, nichelul, cromul și hidrocarburi aromatice policiclice (HAP). Se remarcă, de asemenea, prezența protoxidului de azot (N<sub>2</sub>O) - 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 apare 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 apare 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 atenuează 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 posibil 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 generate 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, pungi, 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 parcarii existente amplasată pe strada Republicii la nr. 25 bis, aflată în domeniul privat 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 parcarii se va face prin realizarea unei structuri rutiere elastice, precum și realizarea semnalizării orizontale pentru delimitarea locurilor de parcare.

### ***Structura rutiera nou executată în urma calculului de dimensionare***

Înainte de executarea structurii rutiere noi se va executa mai întâi scarificarea, reprofilarea platformei existente după care se va executa compactarea fundatiei existente a platformei.

Structura rutiera necesară pentru modernizarea parcarii este următoarea:

- strat de legătura din beton asfaltic deschis cu pietriș sortat BADPS22.4 în grosime de 6cm după compactare;

- strat de uzură din beton asfaltic BA 16 în grosime de 4 cm după compactare.

Supra execuția stratului de uzură se va realiza delimitarea locurilor de parcare și amenajarea sensurilor de circulație în interiorul parcarii.

### **b) analiza cererii de bunuri și servicii care justifică necesitatea și dimensionarea investiției, inclusiv prognoze pe termen mediu și lung;**

Prin modernizarea parcarii se urmărește creșterea nivelului de siguranță și confort prin îmbunătățirea condițiilor de exploatare a infrastructurii rutiere.



Realizarea acestor lucrari, se impune și din următoarele motive:

- Stabilitate și rezistență în exploatare;
- Îmbunătățirea gradului de confort al transportatorilor și calatorilor;
- Micșorarea emisiilor de noxe în atmosferă;
- Creșterea siguranței transportului auto și pietonal;
- Creșterea vitezelor de circulație și reducerea timpilor de parcurs respectiv de așteptare;
- Îmbunătățirea aspectului localității;
- Asigurare siguranței în exploatare.

**c) analiza financiară; sustenabilitatea financiară;**

Capacitatea beneficiarului proiectului de-a gestiona implementarea investiției propuse este critică pentru succesul intervenției și, în final, pentru garantarea atingerii obiectivelor stabilite. Din această perspectivă, beneficiarul proiectului trebuie să demonstreze că intervenția propusă este sustenabilă din punct de vedere financiar și nu va pune în pericol capacitatea sa de a îndeplini toate obligațiile financiare pe parcursul perioadei de referință.

Sustenabilitatea financiară implică existența unui flux de numerar cumulat pozitiv pentru fiecare an al proiecțiilor (mai simplu, suficient numerar pentru desfășurarea fără probleme a operațiunilor în fiecare an). Deficitele temporare pot fi acoperite eventual printr-un credit revolving (care apoi va fi luat în considerare la determinarea fluxului de numerar), având în vedere că ipotezele referitoare la acest credit revolving sunt rezonabile în relație cu piețele financiare locale.

**d) analiza economică; analiza cost-eficacitate;**

Analiza economica pune în evidența eficiența și utilitatea proiectului pentru societate în ansamblu și releva contribuția sa la dezvoltarea economico-socială.

Realizarea unei astfel de analize este importantă în cazul investițiilor realizate în sectorul public sau în sectoare strategice ale economiei naționale. Criteriul sintetic de apreciere este rentabilitatea națională a proiectului, calculată pe baza valorii nete actuale și a ratei de rentabilitate internă. În acest sens, pe lângă efectele cantitative pe care le generează proiectul (profit, sporirea veniturilor administrației publice, etc.), se au în vedere și aspectele economico-sociale: acoperirea unor nevoi pentru sectoarele deficitare ale economiei, absorbția de forță de muncă aflată în somaj etc.

În calculul veniturilor și cheltuielilor anuale în cazul analizei economice sunt incluse și cele "secundare", ce nu au legatură directă cu proiectul de investiții, dar sunt generate de acesta (ex.: forța de muncă ocupată prin realizarea proiectului, intensificarea activității comerciale sau industrială dintr-o anumită zonă, etc.).

În evaluarea economică nu se includ în cheltuieli dobânzile plătite pentru credite primite, impozite pe venit, taxe vamale etc., întrucât la nivelul economiei naționale acestea apar ca plăți de transfer de la o unitate economică spre alte unități financiare, bancare sau la bugetul statului, excepție făcând cazul creditelor externe la care dobânzile expatriate se iau în calcul.

Analiza economică este neutră, atât față de distribuția venitului, cât și de proveniența capitalului. Deși analiza va determina volumul venitului generat peste cheltuielile efectuate, ea nu specifică cine primește în realitate acest venit.

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

- Crearea de noi locuri de muncă permanente și reducerea somajului
- Reducerea numărului de accidente
- Reducerea numărului de îmbolnăviri



- 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 in considerare la elaborarea analizei proiectului sunt urmatoarele:

➤ Din punct de vedere Obiectiv general — mentinerea nivelului de dezvoltare economica actuala, ca valoare minima. Avand in vedere ca prognozele si estimarile se bazeaza in mare parte pe evaluarea situatiei actuale - este necesar ca aceasta ipoteza sa fie validata in perioada de exploatare a proiectului. Avandu-se in 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 in timpul implementarii proiectului.

➤ Din punct de vedere al intretinerii si protejarii infrastructurii modernizate - in scopul atingerii obiectivului vizat pe termen lung este important ca, comuna Rasmiresti sa poata mentine infrastructura modernizata la paramentrii tehnico – functionali adecvati. Beneficiarul va aloca atat fondurile cat si resursele umane necesare indeplinirii acestui obiectiv.

**La nivelul rezultatelor estimate**

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

Printre acestea se numara:

- utilizarea echipamentelor si materialelor adecvate, precum si a solutiilor tehnice si de proiectare in conformitate cu normele existente in domeniu. Rezultatele proiectului sunt influentate atat de calitatea materiilor prime si a echipamentelor utilizate de catre contractantii lucrarilor de reabilitare, cat si de gradul de conformitate al solutiilor tehnice cu cele mai bune practici in 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 inconjurator. 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 in domeniul constructiilor si in domeniul mediului. In acest sens au fost intreprinse toate eforturile necesare pentru identificarea celei mai potrivite solutii din punct de vedere at costurilor si conceptiei tehnice;

- existenta unui mediu economic, politic si social stabil Exploatarea in viitor a drumurilor de interes local incluse in actualul proiect de investitie este influentata intr-o anumita masura si de contextul legislativ si socio economic. In etapa operationala pot sa apara influente negative (de ex. rata ridicata a inflatiei, nivel ridicat al fiscalitatii) ce pot descuraja investitiile, factori care pot influenta atingerea obiectivului propuse in 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 corespunzator 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 economico – 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, parametrii exogeni (în principal macro-economici) 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 noutate 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.

Intre 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 cardului 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-economic(ă) optim(ă), recomandat(ă)**

### **6.1. Comparația 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 platformei conform soluției 1 propuse în expertiza tehnică, astfel:

➤ 4 cm strat de uzură BA16 sau BAPC16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conform SREN13108)

➤ 6 cm strat de legatură BADPC22,4 sau BADPS22,4 conform AND 605 (BA22,4 leg 50/70 conform SR EN 13108)

➤ Reprofilarea și scarificarea stratului existent.



Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara T.V.A.)	T.V.A. (19%)	Valoare (inclusiv T.V.A.)
		lei	lei	lei
<b>CAPITOLUL 4 Cheltuieli pentru investitia de baza</b>				
4.1	<b>Constructii si instalatii</b>	<b>361,525.00</b>	<b>68,689.75</b>	<b>430,214.75</b>
	OB.1 PARCARE	361,525.00	68,689.75	430,214.75
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0	0	0
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0	0	0
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0	0	0
4.5	Dotari	0	0	0
4.6	Active necorporale	0	0	0
<b>TOTAL CAPITOL 4</b>		<b>361,525.00</b>	<b>68,689.75</b>	<b>430,214.75</b>

## Scenariul 2

In scenariul 2 se prevede realizarea structurii rutiere a platformei conform solutiei 2 propuse in expertiza tehnica, astfel:

- 18 cm dala de beton de ciment BcR 4,0
- Folie de polietilena
- 3 cm nisip conform SR EN 13242+A1
- Reprofilarea si scarificarea stratului existent

Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara T.V.A.)	T.V.A. (19%)	Valoare (inclusiv T.V.A.)
		lei	lei	lei
<b>CAPITOLUL 4 Cheltuieli pentru investitia de baza</b>				
4.1	<b>Constructii si instalatii</b>	<b>381.240,00</b>	<b>72.435,60</b>	<b>453.675,60</b>
	OB.1 PARCARE	381.240,00	72.435,60	453.675,60
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0	0	0
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0	0	0
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0	0	0
4.5	Dotari	0	0	0
4.6	Active necorporale	0	0	0
<b>TOTAL CAPITOL 4</b>		<b>381.240,00</b>	<b>72.435,60</b>	<b>453.675,60</b>

## Scenariul 3 (fara realizarea investitiei)

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

Tinand seama de cresterea continua mijloacelor de transport si a lipsei locurilor de parcare modernizate in viitor pot aparea ambuteiaje in traffic datorate parcarii neregulamntare a mijloacelor de transport in aceasta zona

Toate acestea demonstreaza ca este necesara realizarea acestei investitii.

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

Din punct de vedere tehnic și economic expertul tehnic recomandă Solutia 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 portantă 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 platformei parcarii 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 acvatic;
- 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 platformei.

#### ***Justificarea necesității proiectului:***

Sub acțiunea traficului și a factorilor climaterici suprafața parcarii se va degrada continuu.

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

Modernizarea platformei parcarii va conduce la:

- ❖ posibilitatea utilizării în tot cursul anului indiferent de starea vremii;
- ❖ reducerea consumului de carburanți și lubrefianți la vehicule;
- ❖ reducerea cheltuielilor de întreținere a autovehiculelor;
- ❖ prin realizarea marcajului și delimitarea locurilor de parcare, va crește numărul de autovehicule ce pot fi parcate simultan pe aceeași suprafață a parcarii;
- ❖ reducerea volumului de praf care împânzește atmosfera în anotimpurile călduroase prin circulația autovehiculelor;
- ❖ eliminarea bălților de ape de pe platforma parcarii, care constituie o sursă de formare și transmitere a diferitelor boli infecțioase și care duc la degradarea stratului de uzură.

Odată cu modernizarea parcarii se preconizează o creștere a fluxului de mijloace de transport, ceea ce va conduce la o stare de normalitate pentru populația ce va folosi această parcare.

#### **6.3. Principalii 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:**

**477.561,55      LEI**

**din care :**

**-construcții montaj      378.101,71      LEI**



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

566.239,58 LEI

din care :

-construcții montaj 449.941,04 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:

<i>Indicatori minimali</i>	<i>UM</i>	<i>Capacitati</i>
Suprafata parcare	mp	2818,00
Lungime platforma parcare	m	142,50
Latime platforma parcare	m	19,50

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

	Valoare (fara T.V.A.)	T.V.A. (19 %)	Valoare (inclusiv T.V.A.)
	lei	lei	lei
TOTAL GENERAL	477,561.55	88,678.04	566,239.58
Din care C + M	378,101.71	71,839.33	449,941.04

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

Durata de implementare a proiectului este de 14 luni din care durata de execuție pentru modernizarea parcarii este de 3 luni.

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

Pentru acesta parcare 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.

La întocmirea documentației s-au respectat:

- colectia STAS-uri "Lucrari de drumuri"
- Indicativ PD 177-2001 și indicativ NP116-2004 privind dimensionarea structurii rutiere
- Ridicarea topografică
- Studiul Geotehnic realizat pentru parcare.

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 Primaria orasului Videle.**

**7.2. Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară  
Documentatie anexata prezentei documentatii.**

**7.3. Extras de carte funciara, cu exceptia cazurilor speciale, expres prevazute de lege  
Numar cadastral 23911 in domeniul privat al orasului Videle.**

**7.4. Avize privind asigurarea utilitatilor, in cazul suplimentarii capacitatii existente  
Nu este cazul.**

**7.5. Actul administrativ al autoritatii competente pentru protectia mediului, masuri de  
diminuare a impactului, masuri de compensare, modalitatea de integrare a prevederilor  
acordului de mediu, de principiu, in documentatia tehnico-economica**

**Decizie etapa de incadrare emisa de Agentia pentru Protectia Mediului Teleorman – in  
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 tehnica.**

Intocmit,  
ing. Barbu Claudia

PREȘEDINTE ȘEFINTE

CIUBĂȚEANU DON

