



ROMÂNIA
JUDEȚUL PRAHOVA
CONSILIUL LOCAL AL COMUNEI
BĂRCĂNEȘTI



HOTĂRÂRE

privind aprobarea **Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenție (D.A.L.I.), a indicatorilor tehnico-economici și a devizului general pentru obiectivul de investiție “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova ”**

Consiliul Local al comunei Bărcănești, județul Prahova întrunit în ședință ordinară la data de 31.07.2024;

Având în vedere :

- **Referatul** de aprobare nr. 14.618 din 13.06.2024 al Primarului comunei Bărcănești prin care se propune aprobarea Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenție (D.A.L.I.), a indicatorilor tehnico-economici și a devizului general pentru obiectivul de investiție “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova”;
- **Raportul comun** al Compartimentului Achiziții Publice ȘI Serviciul Financiar Contabil și Administrativ nr. 14.667 din 14.06.2024 privind aprobarea documentație de avizare a lucrărilor de intervenție (D.A.L.I.), a indicatorilor tehnico-economici și a devizului general pentru obiectivul de investiție “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova ”;
- **Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție** “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova” ,nr. 14/2024, întocmit de S.C. TOGERS SERV S.R.L.;
- **Certificat de Urbanism** nr. 77 din 18.11.2022 , emis de Primăria Comunei Bărcănești, pentru investiția “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova ” în baza căruia s-au obținut avizele solicitate ;
- **Devizul general** al obiectivului de investiție “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova ”;

- Avizele favorabilele comisiilor de specialitate nr.1,2 și 3 din cadrul Consiliului Local al comunei Bărcănești ;
- Avizul favorabil al secretarului general al comunei Bărcănești nr.14.678 din 14.06.2024;

În conformitate cu prevederile :

- Art.44 alin. (1) și alin.(4), din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare ;
- Art.7 din Hotărârea Guvernului nr.907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de intervenție finanțate din fonduri publice cu modificările și completările ulterioare ;
- Art.129 alin.(2) lit.b), alin.(4), lit.d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ ,cu modificările și completările ulterioare;

În temeiul prevederilor art.139 alin.(3), lit. e) și art.196 alin.(1) lit. a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ ,cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. – Se aprobă documentația tehnico-economică - faza Documentatie de Avizare a Lucrarilor de Intervenție (D.A.L.I.) pentru obiectivul de investiție “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova” întocmită de S.C. TOGERS SERV S.R.L., nr. 14/2024, conform anexei nr. 1 la prezenta hotărâre .

Art. 2. - Se aprobă indicatorii tehnico-economici aferenți obiectivului de investiție “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova” conform anexei nr. 2 la prezenta hotărâre.

Art. 3. - Se aprobă devizul general aferent obiectivului de investiție “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova” conform anexei nr. 3 la prezenta hotărâre.

Art. 4.- Prezenta hotărâre poate fi atacată de persoanele îndreptățite, în termenele și condițiile prevăzute de Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

Art. 5. - Anexele nr. 1, 2 și 3 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 6.- Primarul comunei Bărcănești va duce la îndeplinire prezenta hotărâre, prin compartimentele de resort din cadrul aparatului de specialitate.

Art. 7. - Prezenta hotărâre se comunică de către secretarul general al comunei Bărcănești la Instituția Prefectului- Județului Prahova, Compartimentului Achiziții Publice al Primăriei Bărcănești și Serviciului Financiar Contabil și Administrativ și va fi adusă la cunoștință, prin publicarea pe site-ul www.barcanesti.ro- M.O.L. , în termenele stabilite de lege.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

✍

Stelian-Ștefan CHISTRUGĂ

**Contrasemnează:
Secretarul general al comunei,**

✍

Nicoleta SAVU

Bărcănești, 31.07.2024.

Nr.38

Nr.consilieri în funcție **15** ; Nr.consilieri prezenți 15; Nr.voturi *pentru* 14; Nr. voturi *împotriva* 1 ; Nr. voturi *abținere* 0.
sistem de vot : **deschis**
Cvorum necesar : majoritate *absolută*



ROMÂNIA
JUDEȚUL PRAHOVA
CONSILIUL LOCAL AL COMUNEI
BĂRCĂNEȘTI



PROIECT DE HOTĂRÂRE nr.din06.2024
privind aprobarea Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție (DALI), a
indicatorilor tehnico-economici și a devizului general pentru obiectivul de investiții
“Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova ”

Consiliul Local al comunei Bărcănești, județul Prahova întrunit în ședință ordinară la data de

Având în vedere :

- Referatul de aprobare nr. din06.2024 al Primarului comunei Bărcănești prin care se propune aprobarea Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenții, a indicatorilor tehnico-economici și a devizului general pentru obiectivul de investiții “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova”;
- Raportul compartimentului/lor de resort din cadrul aparatului de specialitate al primarului desemnat/e în vederea analizării și întocmirii raportului de specialitate privind aprobarea Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenții, a indicatorilor tehnico-economici și a devizului general pentru obiectivul de investiții “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova ”;
- Documentația de Avizare a Lucrărilor de Intervenții “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova” ,nr. 14/2024, întocmit de S.C. TOGERS SERV S.R.L.;
- Certificat de Urbanism nr. 77 din 18.11.2022 , emis de Primăria Comunei Bărcănești, pentru investiția “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova ” în baza căruia s-au obținut avizele solicitate ;
- Devizul general al obiectivului de investiție “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova ”;
- Avizele comisiilor de specialitate nr.....din cadrul Consiliului Local al comunei Bărcănești ;
- Avizul secretarului general al comunei Bărcănești nr.....din.....2024;

În conformitate cu prevederile :

- Art.44 alin. (1) și alin.(4), din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare ;
- Art.7 din H.G. nr.907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice cu modificările și completările ulterioare ;

În temeiul prevederilor art.129 alin.(2) lit.b), alin.(4), lit.d), art.139 alin.(3), lit. e) și art.196 alin.(1) lit. a) din Ordonanata de urgenta a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ ,cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. – Se aprobă documentația tehnico-economică - Documentatie de Avizare a Lucrarilor de Interventii (DALI) pentru obiectivul de investiții “Modernizare drumuri de interes local in Comuna Bărcănești, Județul Prahova” întocmită de S.C. TOGERS SERV S.R.L., nr. 14/2024, conform anexei nr. 1 la prezența hotărâre .

Art. 2. - Se aprobă indicatorii tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții “Modernizare drumuri de interes local in Comuna Bărcănești, Județul Prahova” conform anexei nr. 2 la prezența hotărâre.

Art. 3. – Se aprobă devizul general aferent obiectivului de investiții “Modernizare drumuri de interes local in Comuna Bărcănești, Județul Prahova” conform anexei nr. 3 la prezența hotărâre.

Art. 4.- Prezența hotărâre poate fi atacată de persoanele îndreptățite, în termenele și condițiile prevăzute de Legea nr. 554/2004 a contenciosului administrativ, cu modificările și completările ulterioare.

Art.5. – Anexele nr. 1, 2 și 3 fac parte integrantă din prezența hotărâre.

Art.6. - Primarul comunei Bărcănești va duce la îndeplinire prezenta hotărâre, prin compartimentele de resort din cadrul aparatului de specialitate.

Art.7. - Prezenta hotărâre se comunică de către secretarul general al comunei Bărcănești la Instituția Prefectului- Județ Prahova, Compartimentului Achiziții Publice al Primăriei Bărcănești și Serviciului Financiar Contabil și va fi adusă la cunoștința, prin publicarea pe site-ul www.barcanesti.ro- M.O.L. , în termenele stabilite de lege.

INIȚIATOR,

conform art.136,alin.(1) din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul Administrative,cu modificările și completările ulterioare:

PRIMAR,

✍.....

Gheorghe DIMA

ANEXA NR.2

la H.C.L. NR. 38 din 31.07.2024

Principalele caracteristici și indicatori tehnico-economici ai obiectivului de intervenții: “Modernizare drumuri de interes local in Comuna Bărcănești, Județul Prahova ”

Beneficiar : Comuna Bărcănești, județul Prahova

Amplasament : Comuna Bărcănești, sat Tatarani, județul Prahova

1. Valoarea totală a investiției (prețuri an 2024 – lei)

Nr. crt.	Capitol investiție	Valoare fără TVA (lei)	TVA (lei)	Valoare cu TVA
1.	Total General	5.193.537,50	979.746,88	6.173.284,38
2.	Din care C+M	3.362.500,00	638.875,00	4.001.375,00

2. Durata de realizare a investiției : 6 luni conform graficului de realizare a investiției

3. Capacități :

Lungimea strazii: - Strada Salviei -284 m

- Strada Capsunilor-250m

- Strada Zmeurei-255m

- Strada Lacramioarelor -1090m

Indicatori fizici:

- Funcțiunea : Drum

- Clasa de importanta : ”IV”

- Categoria de importanta : ”C” – normal

Durata normala de functionare : 10 ani

4. Finanțarea proiectului : din fonduri alocate cu această destinație din bugetul local al U.A.T. Bărcănești, județul Prahova;

ANEXA NR. 3 LA HCL NR. 38 DIN 31.07.2024

OBIECTIV: MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL

BENEFICIAR: COMUNA BARCANESTI

PROIECTANT: SC TOGES SERV SRL

DEVIZ GENERAL

al obiectivului de investiții

MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL - SCENARIUL 1

Conform H.G. Nr. 907 / 2016

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA(19%)	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
CAPITOLUL 1 Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului				
1.1	Obținerea terenului	0.00	0.00	0.00
1.2	Amenajarea terenului	0.00	0.00	0.00
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială	0.00	0.00	0.00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	0.00	0.00	0.00
Total capitol 1		0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL 2 Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții				
2.	Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului de investitii	0.00	0.00	0.00
Total capitol 2		0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL 3 Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică				
3.1	Studii	4,000.00	760.00	4,760.00
	3.1.1. Studii de teren	4,000.00	760.00	4,760.00
	3.1.2. Raport privind impactul asupra mediului	0.00	0.00	0.00
	3.1.3. Alte studii specifice	0.00	0.00	0.00
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	2,000.00	380.00	2,380.00
3.3	Expertizare tehnică	7,000.00	1,330.00	8,330.00
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0.00	0.00	0.00
3.5	Proiectare	121,500.00	23,085.00	144,585.00
	3.5.1. Temă de proiectare	0.00	0.00	0.00
	3.5.2. Studiu de fezabilitate	0.00	0.00	0.00
	3.5.3. Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	14,000.00	2,660.00	16,660.00
	3.5.4. Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	4,000.00	760.00	4,760.00
	3.5.5. Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	7,500.00	1,425.00	8,925.00
	3.5.6. Proiect tehnic și detalii de execuție	96,000.00	18,240.00	114,240.00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	0.00	0.00	0.00
3.7	Consultanță	0.00	0.00	0.00
	3.7.1. Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	0.00	0.00	0.00
	3.7.1.1. Servicii de consultanta la elaborarea cererii de finantare și asistenta tehnica pe perioada evaluarii proiectelor individuale	0.00	0.00	0.00
	3.7.1.2. Servicii de consultanta la implementarea proiectului	0.00	0.00	0.00
	3.7.2. Auditul financiar	0.00	0.00	0.00
3.8	Asistență tehnică	82,250.00	6,080.00	38,080.00
	3.8.1. Asistență tehnică din partea proiectantului	26,000.00	4,940.00	30,940.00
	3.8.1.1. pe perioada de execuție a lucrărilor	13,000.00	2,470.00	15,470.00
	3.8.1.2. pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	13,000.00	2,470.00	15,470.00

	3.8.2. Dirigiență de șantier	50,250.00	9,547.50	59,797.50
	3.8.3. Coordonator in materie de securitate si sanatate - conform Hotararii Guvernului nr. 300/2006, cu modificarile si completarile ulterioare	6,000.00	1,140.00	7,140.00
Total capitol 3		216,750.00	41,182.50	257,932.50
CAPITOLUL 4 Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1	Construcții și instalații	3,350,000.00	636,500.00	3,986,500.00
4.1.1	STRADA LACRAMIOARELOR	1,700,000.00	323,000.00	2,023,000.00
4.1.2	STRADA ZMEUREI	550,000.00	104,500.00	654,500.00
4.1.3	STRADA CAPSUNILOR	550,000.00	104,500.00	654,500.00
4.1.4	STRADA SALVIEI	550,000.00	104,500.00	654,500.00
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		3,350,000.00	636,500.00	3,986,500.00
CAPITOLUL 5 Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de șantier	25,000.00	4,750.00	29,750.00
	5.1.1. Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	12,500.00	2,375.00	14,875.00
	5.1.2. Cheltuieli conexe organizării șantierului	12,500.00	2,375.00	14,875.00
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	36,975.00	0.00	36,975.00
	5.2.1. Comisiunile și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	0.00	0.00	0.00
	5.2.2. Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții	16,812.50	0.00	16,812.50
	5.2.3. Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții	3,350.00	0.00	3,350.00
	5.2.4. Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC	16,812.50	0.00	16,812.50
	5.2.5. Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/desființare	0.00	0.00	0.00
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute	670,000.00	127,300.00	797,300.00
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	0.00	0.00	0.00
Total capitol 5		731,975.00	132,050.00	864,025.00
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
CAPITOLUL 7 Cheltuieli aferente marjei de buget si pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de pret				
7.1	Cheltuieli aferente marjei de buget 25% din (1.2+1.3+1.4+2+3.1+3.2+3.3+3.5+3.7+3.8+4+5.1.1)	894,812.50	170,014.38	1,064,826.88
7.2	Cheltuieli pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de pret	0.00	0.00	0.00
Total capitol 7		894,812.50	170,014.38	1,064,826.88
TOTAL GENERAL		5,193,537.50	979,746.88	6,173,284.38
din care: C + M (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)		3,362,500.00	638,875.00	4,001,375.00

25.03.2024



ANEXA NR. 1 LA HCL nr.38 din 31.07.2024

**DOCUMENTATIE DE AVIZARE A LUCRARILOR DE
INTERVENTIE (D.A.L.I.) PENTRU OBIECTIVUL :**

MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL

FAZA DE PROIECTARE: **DALI**

NR. PROIECT: **14/2024**

BENEFICIAR: **COMUNA BARCANESTI**

FEBRUARIE 2024

FOAIE DE CAPAT

Denumire proiect: **DOCUMENTATIE DE AVIZARE A LUCRARILOR DE INTERVENTIE (D.A.L.I.) PENTRU OBIECTIVUL :**

MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL

Amplasament: **COMUNA BARCANESTI, SAT TATARANI, DN 1A, NR.CAD. 28313 (De 620/3 – STR. LACRAMIOARELOR), NR.CAD. 28099 (Ds 701/1 – STR. ZMEUREI), NR.CAD. 26021 (Ds 680/1 – STR. CAPSUNILOR), NR.CAD. 26306 (Ds 501/1 – STR. SALVIEI)**

Beneficiar: **COMUNA BARCANESTI**

Proiectant general: **SC TOGES SERV SRL PLOIESTI**

Data elaborarii: **FEBRUARIE 2024**

Nr. proiect: **14/2024**

Faza de proiectare: **DALI**

LISTA DE RESPONSABILITATI

Proiectant general: S.C. TOGES SERV S.R.L.

Sef de proiect: Ionescu Adrian

Proiectare CFDP: ing. CFDP Robert Cuculici

Studiu geotehnic: ing. Bercea Stefanut

BORDEROU

A. PIESE SCRISE

FOAIE DE CAPĂT

LISTĂ DE RESPONSABILITĂȚI

BORDEROU

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTIȚII

- 1.1. Denumirea obiectivului de investiții
- 1.2. Ordonator principal de credite / investitor
- 1.3. Ordonator de credite (secundar/tertiar)
- 1.2. Beneficiarul investiției
- 1.3. Elaboratorul documentației de avizare a lucrărilor de intervenție

2. SITUAȚIA EXISTENTĂ ȘI NECESITATEA REALIZĂRII LUCRARILOR DE INTERVENȚII

- 2.1. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante, structuri instituționale și financiare
- 2.2. Analiza situației existente și identificarea necesităților și a deficiențelor
- 2.3. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

3. DESCRIEREA CONSTRUCȚIEI EXISTENTE

3.1. Particularități ale amplasamentului:

- a) descrierea amplasamentului (localizare-intravilan/extravilan, suprafața terenului, dimensiuni în plan)
 - b) relațiile cu zonele învecinate, accesuri existente și/sau cai de acces posibile
 - c) datele seismice și climatice
 - d) studii de teren:
 - (i) studiu geotehnic pentru soluția de consolidare a infrastructurii, conform reglementărilor tehnice în vigoare
 - (ii) studii de specialitate necesare, precum studii topografice, geologice, de stabilitate ale terenului, hidrologice, hidrogeotehnice, după caz
 - e) situația utilitatilor tehnico-edilitare existente
 - f) analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv schimbări climatice ce pot afecta investiția
 - g) 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
- 3.2. Regimul juridic:
- a) natura proprietății sau titlul asupra construcției existente, inclusiv servituti, drept de preemțiune
 - b) destinația construcției existente
 - 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
 - d) informații/obligatii/constrângeri extrase din documentațiile de urbanism, după caz
- 3.3. Caracteristici tehnice și parametrii specifici:
- a) categoria și clasa de importanță
 - b) cod în Lista monumentelor istorice, după caz
 - c) an/ani/perioade de construire pentru fiecare corp de construcție
 - d) suprafața construită
 - e) suprafața construită desfășurată
 - f) valoarea de inventar a construcției
 - g) alți parametri, în funcție de specificul și natura construcției existente



3.4. Analiza starii constructiei, pe baza concluziilor expertizei tehnice si/sau ale auditului energetic, precum si ale studiului arhitecturalo-istoric in cazul imobilelor care beneficiaza de regimul de protectie de monument istoric si al imobilelor aflate in zonele de protectie ale monumentelor istorice sau in zone construite protejate. Se vor evidentia degradarile, precum si cauzele principale ale acestora, de exemplu: degradari produse de cutremure, actiuni climatice, tehnologice, tasari diferite, cele rezultate din lipsa de intretinere a constructiei, conceptia structurala initiala gresita sau alte cauze identificate prin expertiza tehnica

3.5. Starea tehnica, inclusiv sistemul structural si analiza diagnostic, din punctul de vedere al asigurarii cerintelor fundamentale aplicabile, potrivit legii

3.6. Actul doveditor al fortei majore, dupa caz

4. CONCLUZIILE EXPERTIZEI TEHNICE SI, DUPA CAZ, ALE AUDITULUI ENERGETIC, CONCLUZIILE STUDIILOR DE DIAGNOSTICARE

a) clasa de risc seismic

b) prezentarea a minimum doua solutii de interventie

c) solutiile tehnice si masurile propuse de catre expertul tehnic si, dupa caz, auditorul energetic spre a fi dezvoltate in cadrul documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii

d) recomandarea interventiilor necesare pentru asigurarea functionarii conform cerintelor si conform exigentelor de calitate

5. IDENTIFICAREA SCENARIILOR / OPTIUNILOR TEHNICO-ECONOMICE (MINIMUM DOUA) SI ANALIZA DETALIATA A ACESTORA

5.1. Solutia tehnica, din punct de vedere tehnologic, constructive, tehnic, functional - arhitectural si economic, cuprinzand:

a) descrierea principalelor lucrari de interventie pentru – consolidarea elementelor, subansamblurilor sau a ansamblului structural; - protejarea, repararea elementelor nestructurale si/sau restaurarea elementelor arhitecturale si a componentelor artistice, dupa caz; - interventii de protejare / conservare a elementelor naturale si antropice existente valoroase, dupa caz; - demolarea partiala a unor elemente structurale / nestructurale, cu / fara modificarea configuratiei si/sau a functiunii existente a constructiei; - introducerea unor elemente structurale / nestructurale suplimentare; - introducerea de dispozitive antiseismice pentru reducerea raspunsului seismic al constructiei existente

b) descrierea, dupa caz, si a altor categorii de lucrari incluse in solutia tehnica de interventie propusa, respectiv hidroizolatii, termoizolatii, repararea / inlocuirea instalatiilor / echipamentelor aferente constructiei, demontari / montari, debransari / bransari, finisaje la interior / exterior, dupa caz, imbunatatirea terenului de fundare, precum si lucrari strict necesare pentru asigurarea functionalitatii constructiei reabilitate

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

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

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

5.2. Necesarul de utilitati rezultate, inclusiv estimari privind depasirea consumurilor initiale de utilitati si modul de asigurare a consumurilor suplimentare

5.3. Durata de realizare si etapele principale corelate cu datele prevazute in graficul orientativ de realizare a investitiei, detaliat pe etape principale

5.4. Costurile estimative ale investitiei:

- costurile estimative pentru realizarea investitiei, cu luarea in considerare a costurilor unor investitii similare;

- costurile estimative de operare pe durata normata de viata / amortizare a investitiei



5.5. Sustenabilitatea realizarii investitiei:

a) impactul social si cultural

b) estimari privind forta de munca ocupata prin realizarea investitiei: in faza de realizare, in faza de operare

c) impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversitatii si a siturilor protejate, dupa caz

5.6. Analiza financiara si economica aferenta realizarii lucrarilor de interventie

a) prezentarea cadrului de analiza, inclusiv specificarea perioadei de referinta si prezentarea scenariului de referinta

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

c) analiza financiara; sustenabilitatea financiara

d) analiza economica; analiza cost-eficacitate

e) analiza de riscuri, masuri de prevenire / diminuare a riscurilor

6. SCENARIUL / OPTIUNEA TEHNICO-ECONOMIC(A) OPTIM(A), RECOMANDAT(A)

6.1. Comparatia scenariilor / optiunilor propus(e), din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilitatii si riscurilor

6.2. Selectarea si justificarea scenariului / optiunii optim(e), recomandat(e)

6.3. Principalii indicatori tehnico-economici aferenti investitiei:

a) indicatori maximali, respectiv valoarea totala a obiectivului de investitie, exprimata in lei, cu TVA si, respectiv, fara TVA, din care constructii-montaj (C+M), in conformitate cu devizul general

b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanta – elemente fizice / capacitati fizice care sa indice atingerea tintei obiectivului de investitie – si, dupa caz, calitativa, in conformitate cu standardele, normativele si reglementarile tehnice in vigoare

c) indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabiliti in functie de specificul si tinta fiecarui obiectiv de investitie

d) durata estimata de executie a obiectivului de investitie, exprimata in luni

6.4. Prezentarea modului in care se asigura conformarea cu reglementarile specifice functiunii preconizate din punctul de vedere al asigurarii tuturor cerintelor fundamentale aplicabile constructiei, conform gradului de detaliere al propunerii tehnice

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

7. URBANISM, ACORDURI ȘI AVIZE CONFORME

7.1. Certificatul de urbanism emis în vederea obținerii autorizației de construire

7.2. Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară

7.3. Extras de carte funciară, cu excepția cazurilor speciale, expres prevăzute de lege

7.4. Avize privind asigurarea utilităților, în cazul suplimentării capacității existente

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

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

b) studiu de trafic și studiu de circulație, după caz

c) raport de diagnostic arheologic, în cazul intervențiilor în situri arheologice

d) studiu istoric, în cazul monumentelor istorice

e) studii de specialitate necesare în funcție de specificul investitiei

A. PIESE SCRISE

1. INFORMATII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTITII

- 1.1. Denumirea obiectivului de investitii
MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL
- 1.2. Ordonatorul principal de credite / investitor
COMUNA BARCANESTI
- 1.3. Ordonator de credite (secundar/tertiar)
Nu este cazul.
- 1.4. Beneficiarul investitiei
COMUNA BARCANESTI
- 1.5. Elaboratorul documentatiei de avizare a lucrarilor de interventie
S.C. TOGES SERV S.R.L.
PLOIESTI, STR. MARASESTI, NR. 118



2. SITUATIA EXISTENTA SI NECESITATEA REALIZARII LUCRARILOR DE INTERVENTIE

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

Zonele rurale și urbane din România prezintă o importanță deosebită din punct de vedere economic, social și cultural. Dezvoltarea durabilă a acestora este indispensabilă în procesul de îmbunătățire a condițiilor existente și a serviciilor de bază, prin dezvoltarea infrastructurii și a unui cadru legislativ favorabil acestora.

În conformitate cu reglementările cuprinse în Planul de amenajare a teritoriului național, Ministerul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice și alte autorități publice derulează diverse programe de investiții în infrastructura locală cu caracteristici diferite privind eligibilitatea, finanțarea, decontarea și monitorizarea acestora.

De asemenea, s-a constatat necesitatea luării unor măsuri care să asigure un climat investițional atractiv pentru localitățile României, care să ducă la creșterea numărului de locuri de muncă, precum și necesitatea asigurării standardelor de calitate a vieții, necesare populației, în domeniul serviciilor publice.

Obiectivul comun al acestor programe vizează dezvoltarea echilibrată a infrastructurii rezultând în revitalizarea comunelor și a satelor componente ale municipiilor și orașelor.

Printre obiectivele de investitii din cadrul programului se numara si lucrarile de reabilitare a drumurilor publice clasificate si incadrate, in conformitate cu prevederile legale in vigoare , ca drumuri judetene , drumuri de interes local, drumuri comunale si/sau drumuri publice din interiorul localitatilor.

Obiectivele majore ale Beneficiarului au ca scop dezvoltarea pe multiple planuri, dar cu prioritate pe acele planuri care aduc o crestere a nivelului de trai și implicit o îmbunătățire a calității vieții locuitorilor.

NOTA: Documentația se va elabora în conformitate cu H.G. nr. 907/2016, privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice.

2.2. Analiza situației existente și identificarea deficiențelor

Traseul celor 4 strazii este intr-o stare improprie pentru a se putea realiza circulatia rutiera, aceasta are un sistem rutier din piatra iar circulatia se realizeaza cu dificultate, producand praf care polueaza proprietatile invecinate.

Amplasamentul strazilor ce fac obiectul prezentei documentatii se situeaza in intravilanul comunei Barcanesti, sat Tatarani.

Traseul strazilor din punct de vedere juridic, reprezinta domeniul public de interes local si face parte din rețeaua de strazi a comunei Barcanesti, judetul Prahova.

Strazile din prezentul proiect au urmatoarele elemente in profil transversal:

Strada Salviei, L=284m

- latimea parte carosabila = 4.00m;
- acostamente cu latime 2 x 0.50m

Strada Capsunilor, L=250m

- latimea parte carosabila = 3.00m;
- acostamente cu latime 2 x 0.25m

Strada Zmeurei, L=255m

- latimea parte carosabila = 3.00m;
- acostamente cu latime 2 x 0.50m

Strada Lacarmioarei, L=1090m

- latimea parte carosabila variabil = 3.50-5.50m;
- acostamente cu latime 2 x 0.25m

Descrierea situatiei existente pentru tronsoane/e ce fac obiectul proiectului

Drumurile de interes local au o parte carosabila de 3-4m latime, nu sunt incadrate de borduri din beton si trotuare, ci de acostamente inierbate fara santuri de captare si dirijare ape pluviale sau cu santuri complet colmatate.

Drumurile locale au fost impietruite cu un strat de 20-30m din balast pe un strat de argila cafenie, cu concretiuni calcaroase, plastic vartoasa si rar pietris . Exceptie face strada Salviei (DS50 I / 1) care are pe primii 49m o imbracaminte din mixtura asfaltica in grosime superficiala

si complet degradata pe strat de balast de 17cm grosime si pe strat suport din argila, cafenie, cu concretiuni calcaroase, plastic vartoasa , cu rar pietris .

Partea carosabila prezinta o serie de defectiuni specifice drumurilor pietruite, de tipul gropilor, denivelarilor, fagaselor, dar si defectiunile specifice drumurilor modernizate de tipul faiantari, exfolieri si desprinderi de material fapt ce impiedica desurarea normala a circulatiei si conduce la generarea de praf pe timp uscat, respectiv de noroi pe timp urned .

In profil transversal panta de 2,5-3% nu este asigurata , nepermitand scurgerea apelor de pe partea carosabila, fapt ce conduce la baltirea ei si implicit la degradarea sistemului rutier existent.

Nu exista un sistem de colectare si evacuare a apelor pluviale alcatuit din santuri de pamant, rigole carosabile si podete .

Cum pe aceste drumuri nu exista un sistem de colectare si evacuare a apelor pluviale eficient, nu exista nici un drenaj corespunzator al apelor de pe carosabil.

Apele pluviale nu sunt dirijate intr-un sistem de colectare si evacuare de pe platforma drumurilor acestea antrenand materialele si facandu-le impracticabile in special in perioadele ploioase, in timpul iernii si in perioadele cu topiri de zapada.

Accesele la proprietati particulare ale proprietarilor sunt necorespunzatoare , sunt realizate in regie proprie, neasigurand o curgere fluenta si continua a apelor pluviale colectate de pe carosabil.

Semnalizarea rutiera e deficitara.

Aceste drumuri nemodernizate reprezinta un factor poluant destul de important atat pentru localnicii care au casele de-o parte si de alta a acestora cat si pentru mediu, prin praful uscat la trecerea diverselor mijloace de transport sau din cauza vantului.

Modernizarea drumurilor va duce la dezvoltarea zonei din punct de vedere economic si social si va avea si un efect benefic asupra factorilor de mediu , in sensul ca emisiile de praf si a noxelor produse de autovehicule se reduc considerabil.

Starea de viabilitate si necesitatea lucrarilor

Starea de viabilitate a sistemului rutier existent nu asigura conditii de siguranta si securitate a circulatiei rutiere si nu asigura capacitatea portanta necesara traficului.

Intensitatea traficului rutier si agresivitatea autovehiculelor datorata starii proaste a suprafetei de rulare (dese franari – accelerari) , constituie factori agravantii in procesul de degradare a sistemului rutier care cumulati cu actiunea factorilor climatici vor conduce in mod accelerat la cedarea sistemelor rutiere.

Necesitatea lucrurilor propuse, este argumentata de starea tehnica actuala a drumurilor si de conditiile de circulatie actuale si de perspectiva:

- degradarea sistemului rutier;
- viteze de deplasare reduse din cauza infrastructurii inadecvate; siguranta circulatiei este redusa;
- volum mare de noxe, datorat traficului;
- confort scazut al utilizatorilor
- accesibilitate si mobilitate scazuta.

Toate cele prezentate în mod succint mai sus, duc la degradarea în mod constant a vietii sociale, pun în pericol asigurarea sanatatii comunitatii, alimentatiei si confortul locuitorilor din zona. Se impune deci luarea unor masuri privind sporirea capacitatii portante a sistemelor rutiere, asigurarea scurgerii apelor în bune conditii, prevederea unei semnalizari rutiere în conformitate cu normele în vigoare.

2.3. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investitiei publice

Starea de viabilitate a sistemului rutier existent nu asigura conditii de siguranta si securitate a circulatiei rutiere si nu mai asigura capacitatea portanta necesara traficului existent.

Cresterea atat a intensitatii traficului rutier si a greutatii pe osii precum si a agresivitatii autovehiculelor datorata starii proaste a suprafetei de rulare (dese franari – accelerari), constituie factori agravanti în procesul de degradare a sistemului rutier care cumulat cu actiunea factorilor climatici vor conduce în mod accelerat la cedarea sistemelor rutiere.

Având în vedere că drumurile sunt existente, nu se pot schimba elementele geometrice ale acestora: dimensiuni în profil transversal: lăţimi sau în profil longitudinal: declivităţi (pante, rampe).

Necesitatea lucrurilor propuse în prezenta documentatie, este în primul rand argumentata de starea tehnica actuala a drumurilor si de conditiile de circulatie actuale si de perspectiva.

Se impune deci luarea unor masuri privind sporirea capacitatii portante, asigurarea scurgerii apelor în bune conditii, prevederea unei semnalizari rutiere în conformitate cu normele în vigoare, amenajarea intersectiilor cu retelele rutiere intersectate, amenajarea acceselor la proprietati si reparatia capitala a lucrurilor de scurgere a apelor catre exteriorul drumului.

Prin modernizarea strazilor, traficul va beneficia de conditii superioare de circulatie, conditii care se vor concretiza într-o serie de avantaje sociale si economice, precum:

- ameliorarea în conformitate cu standardele în vigoare a conditiilor de viata ale acestora si eliminarea starii de stres;
- Imbunatatirea accesibilitatii;
- crearea de noi locuri de munca pe perioada executiei lucrurilor;

Modernizarea drumurilor de interes local, va avea impact deosebit de favorabil intrucat se vor realiza urmatoarele deziderate:

- realizarea unui confort sporit pentru participantii la trafic ;
- sporirea sigurantei circulatiei;
- reducerea semnificativa a poluarii mediului prin reducerea noxelor si a zgomotului;
- conditiile de rulare corespunzatoare reduc uzura mijloacelor de transport si degradarea acestora.

Concluzie:

Lucrarile propuse a se executa pe aceste drumuri, vor conduce la imbunatatirea conditiilor de circulatie si a fluentei traficului si vor influenta benefic zona.

3. DESCRIEREA CONSTRUCTIEI EXISTENTE

3.1. Particularități ale amplasamentului:

Pentru fiecare scenariu/opțiune tehnico-economic(ă) se vor prezenta:

Toate scenariile/opțiunile tehnico-economice sunt situate pe același amplasament.

a) descrierea amplasamentului

Lucrarile ce fac obiectul prezentei documentatii isi desfasoara traseul pe comunei Barcanesti, judetul Prahova.

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

Comuna Barcanesti este situata in partea de sud a judetului Prahova, la cca 5 km distanta de municipiul Ploiesti si are in componenta satele Barcanesti (resedinta de comuna), Ghighiu , Puscasi , Romanesti si Tatarani. Pe raza comunei exista si desfasoara activitati economice unitati de mica industrie si comert, ateliere mecanice , moara, brutarie, etc. In conformitate cu ultimul recensarnant populatia este de 9300 locuitori.

Comuna este traversata de DN1 pe tronsonul Bucuresti Ploiesti si va fi strabatuta de viitoarea autostrada care va lega Capitala de Brasov.

c) date seismice si climatice;

In conformitate cu "Codul de proiectare seismica – Partea I – Prevederi de proiectare pentru cladiri. Bazele proiectarii structurilor in constructii", indicativ P 100/1-2013, amplasamentul cercetat prezinta, din punct de vedere al valorilor de varf ale acceleratiei terenului pentru proiectare ag pentru cutremure avand intervalul mediu de recurenta IMR=225 ani valoarea ag =0.35g, iar din punct de vedere al perioadei de colt Tc in zona cu Tc =1.6s

Clima

Clima perimetrului cercetat este temperat-continentală, subtipul climatului continental de tranziție, având următorii parametri:

- temperatura medie anuală + 10,6 °C
- temperatura minimă absolută -30,0 °C
- temperatura maximă absolută +39,4 °C

Precipitațiile medii anuale au valoarea cuprinsă între 500-600 mm/m².

Umezeala relativă a aerului variază între 77-85%

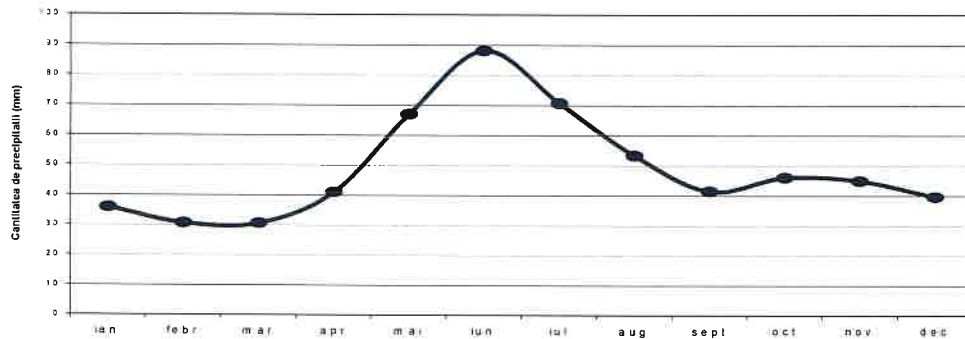


Figura 1 - Diagona precipitațiilor lunare

Repartiția precipitațiilor pe anotimpuri se poate prezenta astfel:

- iarna 105,9 mm
- primavara..... 138,3 mm
- vara 211,8 mm
- toamna 132,0 mm

Direcția predominantă a vânturilor este cea nord-estică (14,9%) și estică (13,3%). Calmul înregistrează valoarea procentuala de 33,8%, iar intensitatea medie a vânturilor la scara Beaufort are valoarea de 2,3 - 3,1 m/s.

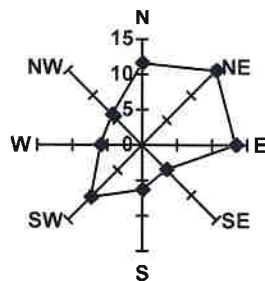


Figura 2 - Direcția predominantă a vânturilor

Adâncimea maximă la îngheț este de 0,80-0,90 m conform STAS 6054-77.

d) Studii de teren

Topografia, geologia, relieful, hidrologia

Din punct de vedere geomorfologic, zona cercetată este reprezentată de o unitate de relief cu aspect de câmpie piemontană, cunoscuta sub numele de "Câmpia piemontană a Ploieștilor", delimitată la vest de râul Prahova și la est de râul Teleajen.

Zona în care s-au efectuat studiile se află în zona superioară a acestei unități geomorfologice.

Câmpia piemontană a Ploieștiului este rezultatul depunerii în Cuaternar a unor depozite tinere, în general uniforme, alcătuite la partea superioară din argile și nisipuri argiloase, iar spre bază din pietrișuri cu stratificație torențială și lentile subțiri de nisipuri grosiere cu pietrișuri mărunte. Urmare a acestor depozite acumulate în regiune, zona este cunoscută în literatura de specialitate și sub denumirea de conul de dejecție aluvionar Prahova – Teleajen.

Unitatea geomorfologică prezintă altitudini în general sub 200 m și face trecerea de la zona subcarpatică situată la nord cu zona Câmpiei Române situată la sud.

Ca aspect local această unitate apare ușor boltită cu înclinații divergente spre vest și spre est către văile râurilor amintite, iar în zona centrală spre sud/sud-est. În general panta terenului în aceasta zonă a unității nu depășește 5 %.

După cum s-a menționat anterior, conul de dejecție Prahova – Teleajen ce se dezvoltă în cuprinsul Câmpiei piemontane a Ploieștilor s-a format structural în Cuaternar, mai precis în Pleistocenul superior prin depuneri sedimentare aluviale având o grosime medie de 30-50 m. Aceste depuneri sunt constituite în genere din nisipuri cu pietriș și bolovăniș în alternanță cu argile și prafuri, având o structura încrucișată ce stau peste o argilă cenușiu negricioasă de vârstă Pleistocen mediu sub care se găsesc stratele de Căndești (orizont de pietrișuri și bolovănișuri).

Această unitate geomorfologică se suprapune peste o unitate geologică bine individualizată, formată în Pleistocen prin combinarea unor mișcări de subsidență cu reunirea șesurilor aluvionare ale râurilor Prahova și Teleajen.

În legătură cu compoziția petrografică a pietrișurilor din zona șesului aluvial, se constată predominarea elementelor originale din flișul cretacic (elemente de gresii și marnocalcare).

e) Situația utilitatilor tehnico-edilitare existente

I. rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate:

Nu este cazul.

II. 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 sau de protecție

Nu este cazul.

III. terenuri care aparțin unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională

Nu este cazul.

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

În zona ce face obiectul prezentei documentații nu au fost identificate vulnerabilități cauzate de factori de risc, antropici și naturali, nici elemente de natura schimbărilor climatice ce pot afecta investiția.

g) 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 au fost identificate posibile interferențe cu monumente istorice, de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată.

Nu există condiționări specifice existenței unor zone protejate

3.2. Regimul juridic

a) natura proprietatii sau titlul asupra construcției existente, inclusive servituti, drept de preemțiune

Terenul pe care este amplasată investiția, aparținând comunei Barcanesti, se situează în intravilanul localității și este inclus în inventarul domeniului public al acesteia.

Prin lucrările de modernizare ce urmează a fi executate se vor ocupa numai suprafețe de teren strict necesare pentru asigurarea elementelor geometrice prevăzute în normele tehnice în vigoare, nefiind necesare niciun fel de exproprieri.

b) destinația construcției existente

Strazile ce fac obiectul proiectului fac parte din rețeaua de drumuri a comunei Barcanesti.

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;

Strazile nu sunt incluse în listele monumentelor istorice, situri arheologice, arii naturale protejate, precum și zonele de protecție ale acestora și în zone construite protejate.

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

Prin Certificatul de Urbanism, pentru realizarea investiției se solicită obținerea avizelor și acordurilor specifice și realizarea studiilor de specialitate necesare. Nu există reglementări specifice instituite în zona și nici alte obligații/constrângeri ce trebuie luate în considerare.

3.3. Caracteristici tehnice și parametrii specifici

a) Categoria și clasa de importanță

Obiectivul se încadrează în categoria C de importanță normală conform HG 766/1997 și clasa de importanță IV.

Domeniul de exigenta "A4, B2, D" (cf. HG 925/95).

b)cod în Lista monumentelor istorice, după caz;

Nu este cazul.

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

Nu se cunoaste anul constructiei.

d)suprafața construită;

Nu este cazul.

e)suprafața construită desfășurată;

Nu este cazul.

f). Valoarea de inventar a constructiei

Drumurile ce fac obiectul proiectului apartin domeniului public al comunei Barcanesti si sunt incluse in inventarul domeniului public .

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

Clasificarea tehnica

In conformitate cu ordinul OMT 1296/2017 Ordin pentru aprobarea Normelor privind incadrarea in categorii a drumurilor , sectoarele studiate se incadreaza ca drum de clasa tehnica V.

Date de trafic

Traficul defaurat pe aceste drumuri se inscrie in clasa de trafic USOR.

Traficul consta in mijloace de transport alcatuite din autoturisme , autoutilitare si alte vehicule aflate in tranzit sau pentru deservirea obiectivelor din zona .

Dupa modernizare, pe aceste drumuri, se vor amplasa indicatoare de limitare a tonajului la 7.5 to, pentru a evita un eventual trafic cu vehicule grele.

3.4. Analiza starii constructiei, pe baza concluziilor expertizei tehnice

Starea fizica a drumurilor a fost identificata pe teren si este prezentata in expertiza tehnica , realizata in decembrie 2022 . Degradarile au aparut in principal datorita sistemului rutier existent care nu asigura capacitatea portanta necesara traficului si actiunii factorilor de mediu (inghet - dezghet)

3.5. Starea tehnica, inclusiv sistemul structural si analiza diagnostic, din punctul de vedere al asigurarii cerintelor fundamentale aplicabile, potrivit legii

Din examinarea vizuala s-a constatat urmiitoarele:

- Existenta unor degradari ale carosabilului
- Existenta unui sistem de colectare -evacuare a apelor pluviale necorespunzator
- Acostamente netntretinute , fapt ce a condus la stagnarea apelor pluviale

pe partea carosabila a drumurilor.

- Lipsa amenajari accese in proprietati
- Lipsii indicatoare si marcaje rutiere rutiere.

Degradarile carosabilului existent constatate sunt de tipul:

- Cedari ale carosabilul ui-tasari
- Denivelari
- Gropi
- Fagase
- Faiantari la imbracamintea din mixtura asfaltica
- Exfolieri si desprinderi de material

Aprecierea cantitativa a degradarilor conform Normativului AND 540-2003 se efectueaza prin luarea in considerare a tipului de degradari, gravitatea , ponderea si frecventa de aparitie a acestora, diferentiat pentru degradarile structurale si de suprafata.

Calificativul starii de degradare s-a stabilit in functie de indicele de degradare conform Instructiuni tehnice privind determinarea starii tehnice a drumurilor moderne CD 155-2001 care prevede urmatoarele valori limita:

Calificativ	Indice de degradare
REA	> 13
MEDIOCRA	7,5.....13
BUNA	5.....7,5
FOARTE BUNA	<5

Conform **Normativului pentru evaluarea starii de degradare a imbracamintei biruminoase pentru drumuri cu structuri rutiere suple si semirigide indicativ AND 540-2003** calificativele sunt atribuite in functie de suprafata totala a degradarilor si sunt:

BUN	< 10%
MEDIU	10-30%
RAU	>30%

Indicele de degradare ID se calculeaza cu formula:
 $ID = \frac{\text{suprafata degradata}(S_{degr})}{\text{suprafata carosabila}(S)}$
 unde:

$$S_{degr} = D1 + 0,7D2 + 0,7 \times 0,5D3 + 0,2D4 + D5 \text{ (mp)}$$

Pentru **strada Lacramioarelor** releveul degradarilor carosabilului este :

simbol	Tipul degradarii	um	Releveul degradarilor
D1	Gropi suprafete plombate ,denivelari	mp	2660
D2	Faiantari fisuri SI crapaturi multiple pe directii diferite	mp	0
D3	Fisuri si crapaturi transversale SI longitudinale, rupturi de margine,decolmatari		0
D4	Suprafata poroasa , suprafata cu ciupituri ,suprafata siroita, suprafata exudata,pelada	mp	0
05	Fagase longitudinale		0

Astfel ca:

$$ID=2660/4360=61\%$$

deci calificativul starii de degradare pentru partea carosabila este- **RAU**

Pentru **strada Salviei** releveul degradarilor carosabilului este

simbol	Tipul degradarii	UM	Releveul degradarilor
D1	Gropi suprafete plombate,denivelari	mp	592
D2	Faiantari fisuri SI crapaturi multiple pe directii diferite	mp	0
D3	Fisuri si crapaturi transversale SI longitudinal e, rupturi de margine,decolmatari		0
D4	Suprafata poroasa, suprafata cu ciupituri, suprafata siroita, suprafata exudata,pelada	mp	0
D5	Fagase longitudinale		0

Astfel ca:

$$ID=592/940=63\%$$

deci calificativul starii de degradare pentru partea carosabila este- **RAU**

Pentru **strada Zmeurei** relevul degradarilor carosabilului este :

simbol	Tipul degradarii	UM	Relevul degradarilor
D1	Gropi suprafete plombate ,denivelari	mp	436
D2	Faiantari fisuri si crapaturi multiple pe directii diferite	mp	0
D3	Fisuri si crapaturi transversale si longitudinale , rupturi de margine,decolmatari	mp	0
D4	Suprafata poroasa, suprafata cu ciupituri, suprafata siroita, suprafata exudata ,pelada	mp	0
D5	Fagase longitudina le	mp	0

Astfel ca:

$$ID=436/765=57\%$$

deci calificativul starii de degradare pentru partea carosabila este- **RAU**

Pentru **strada Capsunilor** relevul degradarilor carosabilului este :

	Tipul degradarii	UM	Relevul degradarilor
D1	Gropi suprafete plombate,denivelari	mp	285
D2	Faiantari fisuri SI crapaturi multiple pe directii diferite	mp	0
D3	Fisuri si crapaturi transversale si longitudinale , rupturi de margine,decolmatari	mp	0
D4	Suprafata poroasa , suprafata cu ciupituri, suprafata siroita, suprafata exudata,pelada	mp	0
D5	Fagase longitudinale	mp	0

Astfel ca:

$$ID=285/750=38\%$$

deci calificativul starii de degradare pentru partea carosabila este- **RAU**

Avand in vedere starea de degradare a drumurilor care in prezent sunt afectate de actiunea factorilor climatici si a solicitarilor din trafic, mereu in crestere, rezulta ca necesara modernizarea cu prioritate a acestor drumuri pentru a permite o circulatie in siguranta si confort.

4. CONCLUZIILE EXPERTIZEI TEHNICE

Nota

Studiile de diagnosticare pot fi: studii de identificare a alcatuirilor constructive ce utilizeaza substante nocive , studii specifice pentru monumente istorice, pentru monumente de for public, situri arheologice , analiza compatibilitatii conformarii spatiale a cladirii existente cu normele specifice functiunii si a masurii in care aceasta raspunde cerintelor de calitate, studiu peisagistic sau studii, stabilite prin tema de proiectare .

Expertiza tehnica a fost realizata de catre Expert tehnic dr. Ing. Anca Grigoras, atestat MDRAP in conformitate cu prevederile legii nr. 10/1995 privind calitatea in constructii. Scopul expertizei tehnice il constituie analiza starii tehnice a drumurilor , in vederea realizarii lucrarilor de interventie pentru reabilitarea acestora

a). Clasa de risc seismic

Nu este cazul.

b) prezentarea a minimum doua solutii de interventie

Conform Expertizelor tehnice se propun doua solutii de interventie pentru modernizarea structurii rutiere, astfel:

Solutia I:

- 10 cm strat de forma din materialul recuperat din zestrea existenta sau balast;
- 30 cm strat de fundatie din balast;
- 20 cm strat din piatra sparta;
- 6 cm beton asfaltic BADPC 50/70 leg;
- 4cm beton asfaltic BA16 rul;
- realizare marcaje rutiere.

Colectarea si evacuarea apelor pluviale

Evacuarea apelor pluviale este asigurată prin pante longitudinale și transversale.



Solutia II:

- 10 cm strat de forma din materialul recuperat din zestrea existenta sau balast;
- 30 cm strat de fundatie din balast;
- 2 cm strat nisip;
- folie de polipropilena
- 20 cm beton de ciment rutier BcR 4,5;
- realizare marcaje rutiere.

Colectarea si evacuarea apelor pluviale

Evacuarea apelor pluviale este asigurată prin pante longitudinale și transversale.



c). Solutiile tehnice si masurile propuse de catre expertul tehnic spre a fi dezvoltate in cadrul documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii

Avand in vedere ca structura rutiera actuala nu asigura o capacitate portanta corespunzatoare si cotele la care exista accesele la proprietatile adiacente drumurilor nu permit o ridicare a niveletei corespunzatoare completarii structurii rutiere, ca solutie de modernizare pentru toate drumurile de interes local (strazile) se recomanda realizarea unei structurii rutiere noi alcatuita din strat de forma de min 10cm (care poate fi si din materialul granular recuperat din zestrea existenta), strat de balast de 30cm grosime, 20cm strat de piatra sparta , astfel incat grosimea minima a stratului de fundatie din materiale granulare a drumurilor modernizate sa asigure structura impotriva degradarilor datorate fenomenului de inghet- dezghet, o capacitate portanta corespunzatoare, dar si sa permita realizarea unor interventii viitoare asupra structurii rutiere doar la nivel de imbracaminte.

Dupa asigurarea unei fundatii corespunzatoare a drumului se poate realiza inchiderea acestuia cu doua straturi: un strat din legatura BAD22 ,4 leg 50/70 sau BADPCleg50/70 de 6cm grosime si strat de uzura din beton asfaltic BA 16 uzura 50/70 de 4cm grosime.

Aceste lucrari se vor realiza numai dupa ce se va indeparta mixtura asfaltica si materialul granular existent infestat si se va completa cu material granular corespunzator care se va scarifica, reprofila si compacta conform normelor in vigoare.

Ca solutie alternativa se poate adopta o structura alcatuita din imbracaminte rutiera din beton de ciment rutier BcR 4,5 de 20cm grosime, folie de polipropilena, 2cm nisip si strat de balast de 30cm grosime, pe strat de forma, astfel incat sa asigure structura impotriva degradarilor datorate fenomenului de inghet- dezghet.

Prin realizarea inchiderii structurii cu mixturi asfaltice se elimina inconvenientul suprafetei de rulare pietruita care produce praf pe timp uscat respectiv noroi pe timp umed, stratul de pietruire fiind permeabil la apa, prezenta umiditatii conducand la reducerea coeziunii dintre granule si producerea sub actiunea traficului a degradarilor, de tipul gropi, fagase, dislocari de material , valuriri.

Traseul în plan

Traseul proiectat urmărește întocmai amplasamentul existent pentru evitarea exproprierilor, îmbunătățindu-se elementele geometrice.

Profilul longitudinal

Pentru îmbunătățirea condițiilor de trafic s-au îmbunătățit declivitățile traseului actual.

Profilul transversal

Refacerea strazilor se va face cu încadrarea în limita juridică a culoarului de lucru fără a afecta proprietăți private, pe cât posibil cu respectarea prescripțiilor de proiectare.

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

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.

5. IDENTIFICAREA SCENARIILOR / OPTIUNILOR TEHNICO-ECONOMICE (MINIMUM DOUA) SI ANALIZA DETALIATA A ACESTORA

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

Prin analiza informațiilor obținute, prin releveul efectuat și a datelor furnizate de studiul geotehnic și a expertizelor tehnice, se apreciază că lucrările de intervenții se vor face astfel:

a) descrierea principalelor lucrări de intervenție

Modernizarea drumurilor se va face cu încadrarea în limita proprietăților adiacente și drumul existent, pe cât posibil cu respectarea elementelor geometrice conf. STAS 10144.3/91.

- 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 ;

- 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 reabilitate;**

Lucrarile de modernizare ale drumurilor vor fi executate, dupa cum urmeaza:

- 10 cm strat de forma din materialul recuperat din zestrea existenta sau balast;
- 30 cm strat de fundatie din balast;
- 20 cm strat din piatra sparta;
- 6 cm beton asfaltic BADPC 50/70 leg;
- 4cm beton asfaltic BA16 rul;
- realizare marcaje rutiere.

Colectarea si evacuarea apelor pluviale

Evacuarea apelor pluviale este asigurată prin pante longitudinale și transversale.



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

În zona supusă reparațiilor nu au fost identificate vulnerabilități cauzate de factori de risc, antropici și naturali, nici elemente de natura schimbărilor climatice ce pot afecta investiția.

- d) 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 au fost identificate posibile interferențe cu monumente istorice, de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată. Nu există condiționări specifice existenței unor zone protejate.

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

Categoria de importanta a constructiei este "C", - in conformitate cu HGR nr.766/1997 „Regulament privind stabilirea categoriei de importanta a constructiilor ” si cu „Metodologie de stabilire a categoriei de importanta a constructiilor ”, elaborate de INCERC, laborator SCB-BAP in aprilie 1996.

In conformitate cu ordinul OMT 1296/2017 Ordin pentru aprobarea Normelor privind incadrarea in categorii a drumurilor, sectoarele studiate se incadreaza ca drum de clasa tehnica IV . In conformitate STAS 10144 - Strazi. Profiluri Transversale , strazile se incadreaza in strazi de categoria IV .

Lucrarile de modernizare se vor realiza n cadrul amprizei existente , cu pastrarea suprafetelor actuale , fara a fi necesara extinderea acestora .

5.2. Necesarul de utilitati rezultate, inclusive estimari privind depasirea consumurilor initiale de utilitati si modul de asigurare a consumurilor suplimentare

În perioada derulării lucrărilor de execuție instalațiile electrice, sanitare, termice și prevederea unor spații de locuit pentru personalul implicat, fac parte din elementele din dotare ale firmei de construcții care va desfășura activitățile de construire a lucrărilor propuse, cheltuielile cu acestea se regasesc in subcapitolul „Organizarea de șantier” din cadrul devizului general al proiectului.

5.3. Durata de realizare si etapele principale correlate cu datele prevazute in graficul orientativ de realizare a investitiei, detaliat pe etape principale

În stabilirea duratei de viață a proiectului și în calculul Analizei Financiare și Economice, a fost luată în considerare o perioadă totală de 12 luni pentru realizarea lucrărilor de construire și apoi 10 ani de întreținere anuală.

La sfârșitul acestei perioade, se așteaptă realizarea de lucrări de întreținere periodică. Pe parcursul acestei perioade de 10 ani, lucrarea care face obiectul proiectul investițional propus va fi în uz deplin. În acel moment, problema ce se va pune va fi dacă să se efectueze o întreținere periodică în anul 12 sau sa se efectueze noi lucrări majore, mai exact să se realizeze construcția.

Perioada de viață a lucrarilor propuse poate astfel fi considerată ca fiind timpul scurs până în anul în care va fi nevoie de o a doua întreținere periodică. Aceasta durată – 10 ani – este considerată ca fiind perioada de analiză.

5.4. Costurile estimative ale investitiei

- costurile pentru realizarea investiției, estimate pe baza prețurilor existente pe piață la momentul elaborării/revizuirii/actualizării documentației de avizare a lucrărilor de intervenții sau pe baza unor standarde de cost pentru investiții similare realizate prin programe de investiții finanțate din fonduri publice, corelate cu caracteristicile tehnice și parametrii specifici obiectivului de investiții, aplicate la cantitățile de lucrări estimate;

Toate lucrările au fost evaluate pe baza prețurilor unitare utilizate în mod curent pe piața liberă, atât din punct de vedere calitativ cât și cantitativ.

Costul pentru realizarea investiției în lei, conform devizului general anexat, va fi de **5 193 537,50** lei, la care se adaugă valoarea TVA de **979 746,88** lei, rezultând un **TOTAL GENERAL** de **6 173 284,38** lei cu TVA., Din care C+M = **3 362 500,00** lei fără TVA

5.5. Sustenabilitatea realizării investiției

Scenariile prezentate nu afectează factorii mai jos prezentați.

a) impactul social și cultural

Nu este cazul - este drum de utilizare privată.

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

În faza de realizare – se estimează ca pe parcursul realizării investiției se vor crea 40 de locuri de muncă cu diferite specializări și grade de pregătire. În funcție de posibilitățile sale particulare, antreprenorul poate mobiliza un număr mai mare de personale în vederea accelerării ritmului de execuție a lucrării și ridicării standardelor de calitate a investiției edificate.

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

Prin realizarea investiției impactul asupra mediului va fi pozitiv deoarece proiectul propune soluții prietenoase cu pentru mediul înconjurător, lucrările de construcții respectând legislația națională în domeniul protecției mediului și cerințele legislației europene în domeniul mediului.

Proiectul prevede implementarea unor soluții prietenoase cu mediul înconjurător, astfel, la executarea lucrărilor de construcții se vor lua toate măsurile privind protecția mediului înconjurător prin întreținerea curentă a utilajelor, depozitarea materialelor de construcții în locuri special amenajate care nu vor permite împrăștierea combustibililor, lubrefianților și a reziduurilor la întâmplare. Zgomotul produs de utilaje se va încadra în limitele normale prevăzute de lege, iar praful rezultate și poluarea accidentală nu vor afecta semnificativ zona din punct de vedere al mediului.

Gospodărirea deșeurilor pe amplasament în cadrul acestei lucrări, se vor repartiza pe categorii (valorificabile și nevalorificabile) și se vor valorifica conform H.G. nr. 856/2002, prin fișe de evidență a deșeurilor.

Deșeurile nevalorificabile rezultate (molozi, sticlă, cărămizi, etc) vor fi depozitate selectiv, urmând a fi transportate și eliminate pe bază de contract între executantul lucrărilor și societăți comerciale nominalizate de Agenția de Protecție a Mediului Prahova sau vor fi transportate în zone indicate de Autoritățile Locale. În situația în care deșeurile nevalorificabile se vor transporta în zonele indicate de primărie, transportul se va efectua numai cu acceptul scris al acestora și numai după transmiterea beneficiarului a respectivului accept.

Conform H.G. nr. 1061/2008, pe durata transportului, deșeurile vor fi însoțite de documente, formular de încărcare – descărcare din care să rezulte: deținătorul, destinatarul, tipurile de deșeurii, locul de încărcare, locul de destinație și cantitatea de deșeurii.

Documentele justificative privind eliminarea deșeurilor vor fi predare Beneficiarului (facturi, taxe depozitare, formulare încărcare – descărcare).

Deșeurile valorificabile rezultate din lucrare (metale feroase și neferoase, etc), vor fi predare beneficiarului la sfârșitul lucrărilor pe bază de Proces Verbal predare – primire, împreună cu Fișele de Evidență.

5.6. Analiza financiara si economica aferenta realizarii lucrarilor de interventie

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

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

c) analiza financiară; sustenabilitatea financiară;

Nu este cazul.

d) analiza economică; analiza cost-eficacitate;

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

6. Scenariul / Optiunea tehnico-economic(a) optim(a), recomandat(a)

Din punct de vedere tehnic și economic se recomandă **Soluția I**.

6.1. Comparația scenariilor/opțiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilității și riscurilor

Soluția 1 se pretează materialelor din zonă și soluțiilor tehnice aplicate în ultima perioadă pe lucrări similare. Totodată soluția 1 față de soluția 2 are o viteză mai mare de execuție iar din experiența ultimilor contracte similare este mai economică din punct de vedere financiar.

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

Soluția 1 este mai economică și se execută mai rapid, dar este o variantă de reabilitare cu perioadă de perspectivă de cca. 4-5 ani. Soluția 2 este o variantă de intervenție care asigură o perioadă de perspectivă mai mare de cca. 10-15 ani.

6.3. Principalii indicatori tehnico-economici aferenți investiției

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

Costul pentru realizarea investiției în lei, conform devizului general anexat, va fi de **5 193 537,50 lei**, la care se adaugă valoarea TVA de **979 746,88 lei**, rezultând un **TOTAL GENERAL de 6 173 284,38 lei** cu TVA., Din care **C+M = 3 362 500,00 lei** fără TVA

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 FIZICI

Funcțiunea: drum

Clasa de importanță: „IV”

Categoria de importanță: „C” – normală

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

Totalitatea lucrărilor de bază = **1789,51 lei/ml** (valoarea C+M, fără TVA, calculată pe lungimea desfășurată a obiectivului propus).

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

Durata realizării obiectivului de investiții: 6 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

La proiectarea lucrărilor rutiere se vor avea în vedere următoarele standarde și normative în vigoare, precum și standarde și normative conexe:

- Ordonanța de urgență nr. 195 / 22 decembrie 2005 modificată ulterior de Legea nr.226/2013 privind aprobarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 164/2008 pentru modificarea și completarea Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului
- Legea nr.10/1995 modificată ulterior de Legea nr.123/2007 pentru modificarea Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții
- H.G. nr. 766/1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea in constructii modificată ulterior de H.G. nr.1.231/2008
- STAS 2914/1984 Terasamente. Condiții tehnice generale de calitate
- STAS 1913/1983 Teren de fundare. Determinarea caracteristicilor de compactare. Încercarea Proctor
- SR EN 13043 Agregate pentru amestecuri bituminoase și pentru finisarea suprafețelor, utilizate la construcția șoselelor, a aeroporturilor și a altor zone cu trafic.
- SR EN 13808 Bitum și lianți bituminoși. Cadrul specificațiilor pentru emulsiile bituminoase cationice
- STAS 6400/1984 Straturi de baza și de fundație
- SR EN 13242+A1:2008 – Agregate din materiale nelegate sau legate hidraulic

pentru utilizare în lucrări de inginerie civilă și construcția de drumuri;

- SR 1848/1,2,3-2011 Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră
- SR 1848/7-2004 Semnalizare rutieră. Marcaje rutiere
- STAS 10796/1-1977 Construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor, rigole, santuri și cașiuri. Prescripții de proiectare și execuție
- SR EN 933-1,2,3,4,5,9,7,8,9 Incercări pentru determinarea caracteristicilor geometrice ale agregatelor.
- SR EN 1097-1,2,6 Incercări pentru determinarea caracteristicilor mecanice și fizice ale agregatelor
- SR EN 12591 Bitum și lianți bituminoși. Specificații pentru bitumuri rutiere.
- SR EN – SR EN 12593 – Bitum și lianți bituminoși. Determinarea punctului de rupere Fraass.
- SR EN 1426 – Bitum și lianți bituminoși. Determinarea penetrabilității cu ac.

- SR EN 1427 – Bitum și lianți bituminoși. Determinarea punctului de înmuiere. Metoda cu inel și bilă.
- SR EN 1744 – Incercări pentru determinarea proprietăților chimice ale agregatelor.
- SR EN 12607-1,2 – Bitum și lianți bituminoși. Determinarea rezistenței la încălzire sub efectul căldurii și aerului.
- SR EN 12697-1,2...44 – Mixturi asfaltice. Metode de incercare pentru mixturi asfaltice preparate la cald.
- SREN 13108 -1,2,3,4,5,6,7/2006 și SREN 13108-1,2,3,4,5,6,7/AC :2008 Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale .Betoane asfaltice.
- AND 605/2014 Normativ privind « Mixturi asfaltice executate la cald .Condiții tehnice privind proiectarea ,prepararea și punerea în opera. »
- SR EN 13036-1,4,7 – Caracteristici ale suprafețelor drumurilor și pistelor aeroportuare. Metode de incercare.
- SR 4032-1 – Lucrări de drumuri. Terminologie.
- SR 8877 – 1,2 – Lucrări de drumuri.
- SR 10969 – Lucrări de drumuri. Determinarea adezivității biturilor rutiere și a emulsiilor cationice bituminoase față de agregatele naturale prin metoda spectrofotometrică.
- STAS 539 – Filer de calcar, filer de cretă și filer de var stins în pulbere.
- STAS 863 – Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor.Prescripții de proiectare.
- STAS 1598/1 – Lucrări de drumuri. Incadrarea îmbrăcămintilor la lucrări de construcții noi și modernizări de drumuri. Prescripții generale de proiectare și de execuție.
- STAS 1598/2 – Lucrări de drumuri. Incadrarea îmbrăcămintilor la ranforsarea sistemelor rutiere existente. Prescripții generale de proiectare și de execuție.

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.

Sursele de finanțare sunt constituite din fonduri proprii.

7.URBANISM, ACORDURI ȘI AVIZE CONFORME

7.1. Certificatul de urbanism emis în vederea obținerii autorizației de construire
Se atasează prezentei documentatii.

7.2. Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară
Se atasează prezentei documentatii.

7.3. Extras de carte funciară, cu excepția cazurilor speciale, expres prevăzute de lege
Se atasează prezentei documentatii.

7.4. Avize privind asigurarea utilităților
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 în documentația tehnico-economică
Se atasează prezentei documentatii.

7.6. Avize, acorduri și studii specifice, după caz, în funcție de specificul obiectivului de investiții și care pot condiționa soluțiile tehnice, privind:

a) studiu privind posibilitatea utilizării unor sisteme alternative de eficiență ridicată pentru creșterea performanței energetice;

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,

Nu este cazul

