



ROMÂNIA
JUDEȚUL DOLJ
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI BĂILEȘTI

HOTARAREA NR. 25

Din 29.02.2024

privind aprobarea proiectului tehnic si a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investitii
"Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere-Strada Ardealul(Tronson I)"

Consiliul Local al Municipiului Bailesti ,judetul Dolj;

Avand in vedere:

Referatul de aprobare nr. 3575/21.02.2024 al doamnei viceprimar cu atributii de primar Nastase Amalia;

Raportul de specialitate nr. 3576/21.02.2024 al domnului Ghinea Nicolae Viorel, inspector in cadrul Directiei Urbanism, Amenajarea Teritoriului si Cadastru;

Avizul nr. 25/28.02.2024 al comisiei de specialitate pentru activitati social-culturale, culte, invatamant, sanatate, familie, munca si protectie sociala, sport si agrement, protectie copii; avizul nr. 25/28.02.2024 al comisiei de specialitate pentru programe de dezvoltare economico-sociale, amenajarea teritoriului si urbanism si realizarea lucrarilor publice, Buget-finante, Administrarea domeniului Public si Privat al municipiului, Servicii si Comert, Agricultura; avizul nr. 25/28.02.2024 al comisiei de specialitate juridica si de disciplina, administratie publica si apararea ordinii publice, respectarea drepturilor si libertatilor cetatenesti, protectia mediului si turism;

Hotararea Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare si continutul cadru al documentatiilor tehnico-economice aferente obiectivelor /proiectelor de investitii finantate din fonduri publice, cu modificarile si completarile ulterioare;

Prevederile Legii nr. 273/2006 privind finantele publice locale, cu modificarile si completarile ulterioare;

Prevederile art. 129 alin. (1), alin. (2) lit. b), alin. (4) lit. d) din OUG nr.57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificarile si completarile ulterioare;

In temeiul art.196 alin. (1) lit. a) din OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificarile si completarile ulterioare;

HOTARASTE:

Art.1. Se aproba proiectul tehnic pentru obiectivul de investitii "Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – Strada Ardealul (Tronson I)", conform anexei nr. 1, care face parte integranta la prezenta hotarare.

Art.2. Se aproba indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investitii "Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – Strada Strada Ardealul (Tronson I)", conform anexei nr. 2, care face parte integranta la prezenta hotarare, dupa cum urmeaza:

a) valoare totala - 1.843.573,90 lei, inclusiv TVA

b) valoare de C+M - 1.440.654,41 lei, inclusiv TVA

Art.3. Viceprimarul cu atributii de primar al Municipiului Bailesti, Directia Economica, Directia Urbanism Amenajarea Teritoriului si Cadastru vor duce la indeplinire prevederile prezentei Hotarari.

Art.4 Prezenta hotarare se va comunica:

a) Institutiei Prefectului Judetul Dolj pentru exercitarea controlului de legalitate;

b) Directiei Economice din cadrul Primariei Municipiului Bailesti.

Hotararea a fost adoptata in sedinta ordinara a Consiliului Local al Municipiului Bailesti din data de 29.02.2024 cu un nr. de 14 voturi „pentru” si 2 „abtineri” din totalul celor 16 consilieri locali in functie.

Presedinte de sedinta
Bolovan-Petrisor Monica Constanta

Contrasemneaza
Secretar general
Mitran Iustina



ROMÂNIA
JUDEȚUL DOLJ
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI BĂILEȘTI

HOTARAREA NR. 25

Din 29.02.2024

privind aprobarea proiectului tehnic si a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investitii
"Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere-Strada Ardealul(Tronson I)"

Consiliul Local al Municipiului Bailesti ,judetul Dolj;

Avand in vedere:

Referatul de aprobare nr. 3575/21.02.2024 al doamnei viceprimar cu atributii de primar Nastase Amalia;

Raportul de specialitate nr. 3576/21.02.2024 al domnului Ghinea Nicolae Viorel, inspector in cadrul Directiei Urbanism, Amenajarea Teritoriului si Cadastru;

Avizul nr. 25/28.02.2024 al comisiei de specialitate pentru activitati social-culturale, culte, invatamant, sanatate, familie, munca si protectie sociala, sport si agrement, protectie copii; avizul nr. 25/28.02.2024 al comisiei de specialitate pentru programe de dezvoltare economico-sociale, amenajarea teritoriului si urbanism si realizarea lucrarilor publice, Buget-finante, Administrarea domeniului Public si Privat al municipiului, Servicii si Comert, Agricultura; avizul nr. 25/28.02.2024 al comisiei de specialitate juridica si de disciplina, administratie publica si apararea ordinii publice, respectarea drepturilor si libertatilor cetatenesti, protectia mediului si turism;

Hotararea Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare si continutul cadru al documentatiilor tehnico-economice aferente obiectivelor /proiectelor de investitii finantate din fonduri publice, cu modificarile si completarile ulterioare;

Prevederile Legii nr. 273/2006 privind finantele publice locale, cu modificarile si completarile ulterioare;

Prevederile art. 129 alin. (1), alin. (2) lit. b), alin. (4) lit. d) din OUG nr.57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificarile si completarile ulterioare;

In temeiul art.196 alin. (1) lit. a) din OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificarile si completarile ulterioare;

HOTARASTE:

Art.1. Se aproba proiectul tehnic pentru obiectivul de investitii "Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – Strada Ardealul (Tronson I)", conform anexei nr. 1, care face parte integranta la prezenta hotarare.

Art.2. Se aproba indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investitii "Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – Strada Strada Ardealul (Tronson I)", conform anexei nr. 2, care face parte integranta la prezenta hotarare, dupa cum urmeaza:

a) valoare totala - 1.843.573,90 lei, inclusiv TVA

b) valoare de C+M - 1.440.654,41 lei, inclusiv TVA

Art.3. Viceprimarul cu atributii de primar al Municipiului Bailesti, Directia Economica, Directia Urbanism Amenajarea Teritoriului si Cadastru vor duce la indeplinire prevederile prezentei Hotarari.

Art.4 Prezenta hotarare se va comunica:

a) Institutiei Prefectului Judetul Dolj pentru exercitarea controlului de legalitate;

b) Directiei Economice din cadrul Primariei Municipiului Bailesti.

Hotararea a fost adoptata in sedinta ordinara a Consiliului Local al Municipiului Bailesti din data de 29.02.2024 cu un nr. de 14 voturi „pentru” si 2 „abtineri” din totalul celor 16 consilieri locali in functie.

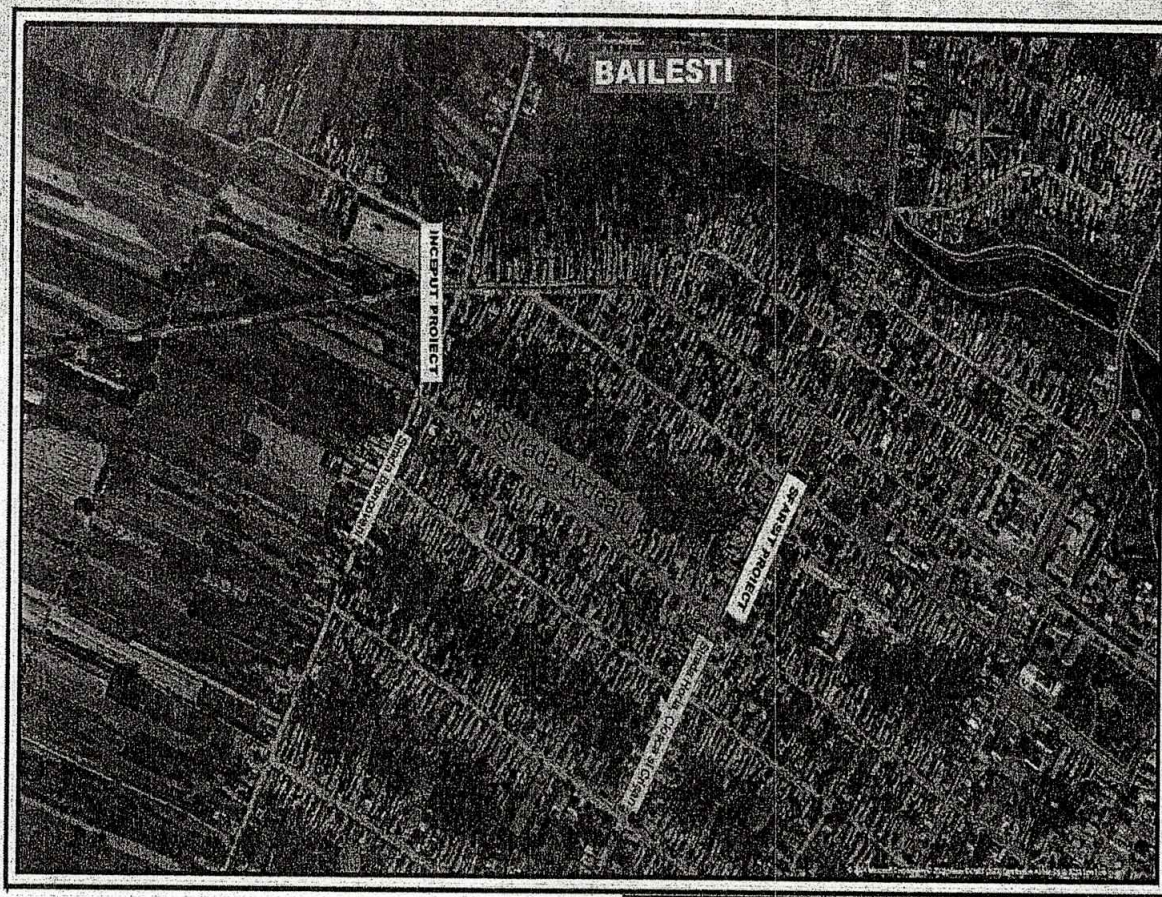
Presedinte de sedinta
Bolovan-Petrisor Monica Constanta



Contrasemneaza
Secretar general
Mitran Iustina

ANEXA 1 la HCL nr. 25/29.02.2024

**"MODERNIZAREA ȘI REABILITAREA INFRASTRUCTURII RUTIERE –
Strada Ardealul (Tronson I) "**



**DOCUMENTATIE TEHNICA PENTRU OBTINERE
AUTORIZATIEI DE CONSTRUIRE - D.T.A.C.**

SEDA
DESIGN SERVICES



Proiectant:

SEDA DESIGN SERVICES S.R.L.

Beneficiar:

Municipiul Băilești.

Februarie 2024

Cuprins

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTIȚII	2
1.1. Denumirea obiectivului de investitie	2
1.2. Amplasamentul	2
1.3. Actul administrativ prin care a fost aprobată documentația de avizare a lucrărilor de intervenție	2
1.4. Ordonator principal de credite	2
1.5. Investitorul	2
1.6. Beneficiarul investitiei	2
1.7. Elaborator documentatie	2
1.8. Clasa de importanta	2
1.9. Exigentele de verificare.....	2
2. PREZENTAREA SCENARIULUI APROBAT IN CADRUL DOCUMENTATIEI DE AVIZARE A LUCRARILOR DE INTERVENTIE	3
2.1. Particularități ale amplasamentului	3
2.1.1 Descrierea amplasamentului.....	3
2.1.2 topografia	4
2.1.3 Clima și fenomenele naturale specifice	4
2.1.4 Geologia și seismicitatea	5
2.1.5 Devierile si protejarile de utilitati afectate	6
2.1.6 sursele de apa, energie electrica, gaze, telefon pentru lucrari definitive si provizorii.....	6
2.1.7 Caile de acces permanente , caile de comunicatii	6
2.1.8 Caile de acces provizorii.....	6
2.1.9 Bunuri de patrimoniu cultural imobil.....	6
2.2. MEMORII PE SPECIALITĂȚI.....	7
2.2.1 Caracteristicile tehnice si parametri specifici obiectivului de investitii	7
2.2.2 Varianta constructiva de realizare a investitiei	9
2.2.3 Trasarea lucrarilor.....	12
2.2.4 Protejarea lucrărilor executate și a materialelor din șantier.....	13
2.2.5 Organizarea de șantier	13

1. Informații generale privind obiectivul de investiții

1.1. Denumirea obiectivului de investiție

Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – strada Ardealul (tronson I)

1.2. Amplasamentul

Strada care face obiectul proiectului, se află în municipiul Băilești, jud Dolj, cuprinsa între intersecția cu strada Brancoveni și intersecția cu Strada Horia, Closca și Crisan.

1.3. Actul administrativ prin care a fost aprobată documentația de avizare a lucrărilor de intervenție

Documentația de avizare a lucrărilor de intervenție aprobată a fost elaborată în anul 2018 de către SC ROBRICONS S.R.L.

1.4. Ordonator principal de credite

Municipiul Băilești cu adresa: Strada Revoluției, nr. 1, Băilești, județul Dolj

1.5. Investitorul

Municipiul Băilești cu adresa: Strada Revoluției, nr. 1, Băilești, județul Dolj

1.6. Beneficiarul investiției

Municipiul Băilești cu adresa: Strada Revoluției, nr. 1, Băilești, județul Dolj

1.7. Elaborator documentație

SC SEDA DESIGN SERVICES, cu sediul în București, Strada Itcani, Nr.10A, sector 2, email office@sedadesign.ro,

CUI RO35788212, inreg. RC J40/3690/2016

Persoana de contact: ing. Daniel Nita tel 0727311273 , email daniel@sedadesign.ro

1.8. Clasa de importanță

Conform H.G. 766/97 Anexa 3 și a Regulamentului din B.C. 4/96, construcția se încadrează în categoria "C" de importanță – construcție de importanță normală.

1.9. Exigentele de verificare

Lucrarea se va verifica la următoarele exigențe:

A4 - Rezistența și stabilitatea la solicitări statice, dinamice, inclusiv seismice

B2 - Siguranța în exploatare

D2 - Sănătatea oamenilor și protecția mediului

2. Prezentarea scenariului aprobat in cadrul documentatiei de avizare a lucrarilor de interventie

2.1. Particularități ale amplasamentului

2.1.1 Descrierea amplasamentului

Descrierea situației existente

Situatia existenta

Străzile ce fac obiectul proiectului conform DALI sunt următoarele:

Nr. crt.	Denumire strada	Lungime strada (m)	Structura carosabil existent	Lățime existenta m
1	Ardealul	581	Pavaj din bolovani de râu	7,00

Strada nu mai corespunde necesitatilor municipiului, atat din punctul de vedere al exploatarei si intretinerii al fondului agricol, cat si din punctul de vedere al dezvoltarii economice. Sunt inadecvate exploatarei de catre mijloacele de transport de orice fel. Circulatia autoturismelor, precum si vehiculelor agricole in conditiile actuale insemna: consum specific ridicat de combustibil, uzura rapida a utilajelor de transport, viteza redusa si implicit timp irosit, dar si uzura accentuata in continuare a straziilor care poate duce la impracticabilitate. Circulatia autoturismelor mici se face cu mare dificultate.

Traseul in plan si profil longitudinal

In plan strada are o geometrie structurata pe alinamente, specific drumurilor din zona de campie, fiind practic drepte. Viteza de deplasare are valori mici (20-25 km/h) din cauza defectelor structurii rutiere.

In ceea ce priveste configuratia traseului in profil longitudinal, acesta se caracterizeaza prin zone plate, cu declivitati de maxim 2%.

Profilul transversal

In profil transversal, strada are caracteristicile unor drumuri cu doua benzi de circulat.

Profilul transversal curent este la nivelul terenului, sau de mic rambleu.

Pe multe sectoare de strada, nu sunt pante transversale care sa permita evacuarea apelor meteorice cazute pe zona carosabila.

Strada nu are trotuare, iar acolo unde acestea exista, ele sunt degradate, circulatia pietonilor facandu-se pe carosabil.

Structura rutiera existenta

Strada prevazuta sa se modernizeze este o parte pavate cu pavele si bolovani de rau si o parte pietruite sau din pamant si altele au imbracaminte asfaltica. Fundatia pavajelor este din balast de 15-20 cm grosime iar suprafata asfaltica prezinta degradari mari (gropi, valuriri, faiantari, etc.).

Sistemul de scurgere a apelor

In urma executarii sistemului centralizat de alimentare cu apa si canalizare menajera s-au deteriorat sistemele existente de scurgere a apelor pluviale. Din aceasta cauza este necesara o decolmatare si

reparatie a gaigerelelor existente, respectiv o indesire a acestora pe tronsoanele de strazi ce nu beneficiaza de un sistem adecvat de scurgere a apelor pluviale.

Pe strada analizata s-au putut identifica, la data parcurgerii traseului in zona intersectiei cu Strada Horia, Closca si Crisan, cateva gaigere care se pot se mentine efectuand insa lucrari de reparatii si de completare cu dotarile necesare. In concluzie, se poate spune ca este necesar sa se consolideze platforma acestor strazi prin realizarea unei structuri rutiere moderne si sa se asigure scurgerea apelor prin repararea sistemului de gaigere existente si completarea cu gaigere noi.

Semnalizari si marcaje rutiere

Nu exista un sistem de semnalizare orizontala si verticala conform normelor.

Traficul actual

Traficul pietonal se desfasoara in general pe partea carosabila, sau pe sectoarele existente de trotuare. Volumul traficului auto este usor, iar intensitatea redusa.

Utilitati

De-a lungul straziilor sunt amplasate retelele de alimentare cu energie electrica, apa potabila si canalizare menajera.

2.1.2 TOPOGRAFIA

Pentru elaborarea proiectului s-au efectuat măsurători topografice de către o societate de specialitate. Studiile topografice s-au executat utilizând echipamente moderne. Au fost realizate în sistem STEREO 70, plan de referință Marea Neagră.

2.1.3 Clima și fenomenele naturale specifice

Zona si amplasamentul

Municipiul Bailesti , amplasat pe Valea Balasanului este situata in partea centrala a Campiei Olteniei, in Campia Desnatului, polarizand o arie vasta din cadrul acestei campii, dar si din lunca Dunarii, spre sud, respectiv din Piemontul Balacitei spre nord.

Municipiul Bailesti este strabatut de DJ561A, DJ561E si DJ561G. Are in componenta satul apartinator Balasan.

Date geomorfologice

La alcatuirea ansamblului geologic al zonei iau parte foraiatiuni de varsta neogena si cuaternara.

Formatiunile neogene nu au fost interceptate cu lucrarile de cercetare efectuate (foraje geotehnice).

Formatiunile interceptate de forajele geotehnice sunt de varsta pleistocen mediu pleistocen superior si sunt alcatuite din suprastructura din stat de balast, piatra cubica, asfalt sau beton de 3 - 20cm stratul de infrastructura de 10 - 25cm din balast constituit din pietris in matrice de nisip mijlociu la mare cu indesare medie la indesat, brun la cafeniu si galbui si terenul natural constitui din nisip fin prafos la argilos si praf nisipos argilos, plastic consistent la moale la precipitatii, in zone depresionare sau cu o gospodarie deficitara a apelor, cu compresibilitate medie la mare prin umezire (inmuiere). Din punct de vedere morfologic traseele studiate strabat zone plane cu denivelari, fisurari si gropi ale zonelor laterale ale suprastructurii strazilor datorita tasarilor mari (traficului);

Panta longitudinala a traseelor studiat este variabila de aproximativ 2 - 4% ;

Date geologice

Zona Bailesti face parte din punct de vedere geologic din unitatea structurala Campia Romana zona studiata fiind constituita din materiale aluvionare slab coezive nisipuri fine prafoase la nisipuri fine argiloase si prafuri nisipo argiloase.

Date hidrografice si hidrogeologice

Din punct de vedere al regimului hidrologic local traseele studiat are un regim hidrologic mediu (scurgerea apelor nu este integral asigurata) la nefavorabil (exista zone cu baltiri) datorita lipsei sau intretinerii necorespunzatoare a rigolelor, mai ales in zonele laterale si depresionare ale strazilor.

Date climatice

Tipul climateric al zonei, conform STAS 1709/1-90 este I, cu indicele de umiditate $In = 0-20$. Adancimea de inghe[^] este de 0,80 m de la nivelul solului si reprezinta nivelul cel mai coborat de la suprafata strazilor unde apa interstipala se transforma in ghea[^]a, in timpul iernii.

Regiunea se caracterizeaza printr-o clima de tip continental, cu o medie a temperaturilor de 11,3°C. Dominante sunt masele de aer maritim-mediteranean si umed- oceanic si o influenta a maselor estice de aer uscat. Toate aceste elemente dau climatului din zona Bailesti unele nuante ale climatului submediteranean sau banatic care caracterizeaza de fapt, climatul din sud-vestul tarii

Clima zonei cercetate este temperat - continentală, cu usoare nuante de clima mediteraneana, avand urmatorii parametri:

-temperatura medie anuala +10,2°C

-temperatura minima absolute -31,0°C

-temperatura maxima absolute +40,6°C

Precipitatiile medii anuale au valoarea de 378 mm si reprezinta media valorilor inregistrate de-a lungul a 10 ani.

2.1.4 Geologia si seismicitatea

Din punct de vedere geologic zona Bailesti apartine unitatii structurale Campia Romana, fiind constituita din materiale aluvionare, slab coezive, nisipuri fine prafoase la nisipuri fine argiloase si prafuri nisipo argiloase.

La alcatuirea ansamblului geologic al zonei iau parte formatiuni de varsta neogena si cuaternara.

Formatiunile interceptate de forajele geotehnice sunt de varsta pleistocen mediu, pleistocen superior si sunt alcatuite din suprastructura din strat de balast, piatra cubica, asfalt sau beton de 3-20 cm, strat de infrastructura de 10-25 cm din balast constituit din pietris in matrice de nisip mijlociu la mare cu indesare medie la indesat, brun la cafeniu si galbui si terenul natural constituit din nisip fin prafos la argilos si praf nisipos argilos, plastic consistent la moale la precipitatii, in zone depresionare sau cu o gospodarie deficitara a apelor, cu compresibilitate medie la mare prin umezire (inmuiere).

Forajele executate nu au interceptat orizontul acvifer, acesta gasindu-se in zona la adancimi de 2,00-3,00 m de la cota terenului natural.

Din foraje au rezultat urmatoarele tipuri litologice:

- a) piatra cubica sau bolovani de rau sau asfalt, cu denivelari si gropi pe unele strazi in zona de suprafata, in primii 8-12 cm;
- b) -nisipuri mijlocii la mari prafoase (balast infestat), in zonele laterale cu inierbari si resturi degradabile, cenusii la cafenii la galbui cu indesare medie, cu compresibilitate medie, cu grosimea de 8-25 cm sub suprastructura din piatra cubica, bolovani de rau sau asfalt sau in zona de suprafata unde strazile sunt doar balastate, cu caracteristicile fizico-mecanice;
 - Umiditati variabile $w = 4,3 - 6,1\%$
 - Indicile porilor $e = 0,62 - 0,65$
 - Greutatea volumica aparenta $g = 19,9 - 22,3 \text{ kN/mc}$
 - Compresibilitate medie redusa $M_{2.3} = 125 - 149 \text{ daN/cm}^2$
 - Unghiul de frecare interna $\phi = 25 - 32^\circ$

- Coeziunea $C = 0 - 4 \text{ kN/m}^2$
- c) nisipuri prafoase la nisipuri fine argiloase, cafenii galbui, plastic consistente, cu compresibilitate mare la medie, umede, de la 8-25 cm în jos cu caracteristicile fizico-mecanice;
 - umiditati variabile $w = 14,3 - 17,4\%$
 - indiciile porilor $e = 0,64 - 0,68$
 - greutatea volumica aparenta $g = 19,2 - 19,9 \text{ kN/m}^3$
 - compresibilitatea medie $M_{2,3} = 100 - 127 \text{ daN/cm}^2$
 - unghiul de frecare interna $\phi = 18 - 22^\circ$
 - coeziunea $C = 5 - 12 \text{ kN/m}^2$

Presiunea conventionala de calcul este $P_{cv} = 220 \text{ kPa}$ si coeficientul lui Poisson este $P_p = 0,35$.

Conform Normativului privind documentatiile geotehnice pentru constructii, indicativ NP 074-2014, amplasamentul se incadreaza in Categoria Geotehnica 2, cu risc geotehnic moderat.

Dim punct de vedere seismic, conform Normativului P 100-1/2013, lucrarile ce urmeaza a fi executate se afla in zona de hazard seismic cu acceleratia terenului pentru proiectare $a_g = 0,15g$ avand intervalul mediu de recurenta al magnitudinii $IMR = 225$ ani si perioada de control (colt) $TC = 1,0 \text{ sec}$.

2.1.5 Devierile si protejarile de utilitati afectate

În zona amplasamentului străzii ce face obiectul proiectului există o serie de utilități:

Rețele alimentare cu apa si canalizare – Compania de apa Oltenia SA

Rețele electrice de distribuție medie/joasă tensiune monofazată / trifazată, aeriană sau subterană ale Distribuție Energie Oltenia SA;

Prin realizarea proiectului nu sunt necesare lucrări de devieri ale rețelelor de utilități existente în amplasamentul lucrărilor.

În cazul în care, în faza de execuție, vor fi descoperite rețele care necesită devieri sau protejări, lucrările se vor sista și se vor convoca în amplasamentul lucrării reprezentanții Beneficiarului, Proiectantului, Executantului, deținătorilor de rețele, precum și reprezentanții Ordonatorului principal de credite pentru a lua măsurile necesare pentru protejarea / devierea acestora.

Lucrările executate în apropierea rețelelor de utilități se vor efectua în conformitate cu recomandările și condiționările din avizele emise de deținători rețelelor de utilități.

Eventuala protectie sau deviere a retelelor existente se vor realiza numai pe baza avizelor si proiectelor de specialitate, conform legislapei in vigoare.

2.1.6 SURSELE DE APA, ENERGIE ELECTRICA, GAZE, TELEFON PENTRU LUCRARI DEFINITIVE SI PROVIZORII

Lucrările se vor executa în intravilanul Municipiului Bailesti. Pentru lucrările de execuție se vor utiliza utilitățile aflate în zona amplasamentului.

După finalizarea lucrărilor, nu sunt necesare surse de apă, energie electrică, gaze.

2.1.7 Cale de acces permanente , cale de comunicatii

Accesul la lucrări se va realiza pe rețeaua de străzi existentă în Municipiul Bailesti.

2.1.8 Cale de acces provizorii

Pentru accesul utilajelor de execuție nu sunt necesare căi de acces provizorii Accesul la lucrări se va realiza pe rețeaua de străzi existentă în Municipiul Bailesti.

2.1.9 Bunuri de patrimoniu cultural imobil

Nu este cazul.

2.2. MEMORII PE SPECIALITĂȚI

2.2.1 Caracteristicile tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții

Realizarea investițiilor propuse din municipiul Bailesti este impusa de necesitatea de a realiza o infrastructura la standarde europene, astfel incat accesul locuitorilor din zona catre centrul municipiului si catre rețeaua nationala si judeteana de transport sa se desfasoare in conditii maxime de siguranta si confort.

Prin realizarea acestui proiect, se urmareste sa se asigure accesibilitatea unor zone cu potential la nivel de regiune, unde conditiile economice au impiedicat dezvoltarea regionala, economisirea timpului si a carburantilor, j reducerea costurilor de operare a autovehiculelor, imbunatatirea capacitatii portante a strazilor.

Modernizarea acestor strazi va duce si la dezvoltarea economica a zonei.

La proiectarea lucrărilor s-au avut în vedere următoarele elemente:

- Documentația de avizare a lucrărilor de intervenție întocmită de S.C. ROBRICONS S.R.L
- Expertiza tehnică, întocmită de expert tehnic ing. Popescu Catalin
- tema de proiectare
- ridicarea topografică pusa la dispozitie de beneficiar
- studiul geotehnic pus la dispozitie de beneficiar
- configurația terenului
- existența limitelor de proprietate
- existența utilităților

La elaborarea proiectului tehnic de execuție s-au respectat soluțiile din documentația de avizare a lucrărilor de intervenție aprobată.

Descrierea solutiei generale

Proiectul cuprinde modernizarea Strazii Ardealul, pe tronsonul cuprins intre strada Brancoveni si strada Horia, closca si Crisan, cu lungime totala de 590 m.

Se propun următoarele categorii de lucrări:

- aducerea structurii rutiere la parametri tehnici corespunzători categoriei III, respectiv IV, ale străzilor ce fac obiectul proiectului;
- corecția și îmbunătățirea elementelor geometrice ale străzilor, atât în profil transversal cât și în profil longitudinal;
- amenajarea căilor de acces și trotuare;
- amenajarea intersecțiilor cu alte drumuri laterale;
- amenajarea sistemelor de colectare și de dirijare a apelor pluviale;
- realizarea semnalizării orizontale și verticale.

Profilul transversal

Strada ce face obiectul prezentului contract este strada de categoria III si este proiectata cu doua benzi de circulatie , avand partea carosabila variabila.

La alcătuirea profilului transversal tip se va tine seama și de poziția rețelilor aeriene și subterane existente astfel încât acestea să nu fie afectate.

Partea carosabila în aliniament va avea panta în acoperiş de 2,5% si va fi încadrata de borduri din beton de ciment cu dimensiunea 20x25, clasa C30/37 , asezate pe fundatie din beton de ciment clasa C16/20.

Sistem rutier

Structurile rutiere pe fiecare stradă în parte sunt în conformitate soluțiile propuse în expertiza tehnică și documentația de avizare a lucrărilor de intervenție.

Soluțiile proiectate pentru partea carosabila sunt urmatoarele:

- 4 cm strat de uzura BA 16 rul 50/70 PC (cu pietris concasat) conform SR EM 13108-1:2006; SR EM 13108-1:2006/AC:2008, (BAPC 16 conform AND 605);
- 6 cm BAD 22.4 leg 50/70 PC (cu pietris concasat) conform SR EN 13108-1:2006; SR EM 13108-1:2006/AC:2008, (BADPC 22.4 conform AND 605);
- 15 cm strat de piatra sparta conform SR EN 13242+A1:2008;
- 23 cm fundatie din balast conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- 7 cm nisip conform STAS 6400-84.

Trotuare

Trotuarele sunt tratate într-un proiect separat.

Spatii verzi

Spatiile verzi sunt tratate într-un proiect separat.

Accese la proprietăți

Pentru a permite accesul la proprietăți, în dreptul acestora se va amenaja strada cu borduri coborâte cu lumina de 3cm.

Intersecții

Străzile laterale care se intersectează cu străzile studiate de vor amenaja pe o lungime de 10-15m, însă nu mai departe de limita cadastrală a străzii principale și pe lățimea existentă a acestora.

Măsuri siguranța traficului

Reglementarea circulației se va face prin realizarea de marcaje rutiere orizontale și prin semnalizarea verticală prin indicatoare rutiere.

Colectarea și evacuare ape pluviale

Amenajarea sistemelor de colectare și de dirijare a apelor pluviale se va realiza prin ridicarea la cota a gurilor de scurgere și a căminelor de vizitare, cât și amplasarea unora noi în cazul în care acestea sunt necesare, precum și realizarea pantei transversale pentru scurgerea apei la borduri și în profil longitudinal.

Au fost prevăzute guri de scurgere noi în punctele de minim unde nu existau pe stradă. De asemenea au fost prevăzute guri de scurgere noi pe străzi astfel încât distanța dintre 2 guri de scurgere să nu fie mai mare de 100m.

Scurgerea apelor se va face prin pante transversale si longitudinale, iar preluarea acestora se va face prin intermediul gaigerelelor propuse in cadrul proiectului. Partea carosabila a fost amenajata sub forma de « acoperis » cu valoarea de 2.5%. Se va evita stationarea apelor pluviale pe partea carosabila.

De asemenea, gaigerele existente, amplasate in general in zona intersectiilor cu strazi recent reabilitate, se vor decolma/curata.

Racordul gaigerelelor/gurilor de scurgere la sistemul de canalizare existenta pe strazi se va executa cu acceptul si avizul detinatorului de canalizare, iar documentatia tehnica necesara obtinerii avizelor si acordurilor necesare in acest sens, se vor realiza de catre beneficiarul proiectului de modernizare a strazilor, respectiv Primaria Municipiului Bailesti.

2.2.2 Varianta constructiva de realizare a investitiilor

Realizarea investitiilor propuse din municipiul Bailesti este impusa de necesitatea de a realiza o infrastructura la standarde europene, astfel incat accesul locuitorilor din zona catre centrul municipiului si catre reseaua nationala si judeteana de transport sa se desfasoare in conditii maxime de siguranta si confort.

Prin realizarea acestui proiect, se urmareste sa se asigure accesibilitatea unor zone cu potential la nivel de regiune, unde conditiile economice au impiedicat dezvoltarea regionala, economisirea timpului si a carburantilor, j reducerea costurilor de operare a autovehiculelor, imbunatatirea capacitatii portante a strazilor.

Modernizarea acestor strazi va duce si la dezvoltarea economica a zonei.

La proiectarea lucrărilor s-au avut în vedere următoarele elemente:

- Documentația de avizare a lucrărilor de intervenție întocmită de S.C. ROBRICONS S.R.L
- Expertiza tehnică, întocmită de expert tehnic ing. Popescu Catalin
- tema de proiectare
- ridicarea topografică pusă la dispoziție de beneficiar
- studiul geotehnic pus la dispoziție de beneficiar
- configurația terenului
- existența limitelor de proprietate
- existența utilităților

La elaborarea proiectului tehnic de execuție s-au respectat soluțiile din documentația de avizare a lucrărilor de intervenție aprobată.

Proiectul cuprinde modernizarea Strazii Ardealul, pe tronsonul cuprins între strada Brancoveni si strada Horia, ciosca si Crisan, cu lungime totala de 590 m.

Nr. crt.	Denumire strada	Lungime strada (m) PT	Structura carosabil existent	Lățime propusa m	Suprafața carosabil mp
1	Ardealul	590	Pavaj din bolovani de râu	7	4130

Traseul în plan

Traseul în plan proiectat urmareste traseul pe cât este posibil traseul actual al străzilor cu încadrare în limitele de proprietate și limitele cadastrale.

Traseul proiectat al străzilor se suprapune în linii mari peste cele existente, evitându-se exproprierile.

Axa în plan

Axa în plan a străzilor a fost proiectată pentru o viteză de proiectare 25-40 km/h ținând cont de configurația fiecărei străzi în parte și de încadrarea în limitele de proprietate și cadastrale și cu posibilitatea asigurării la marginea platformei a scurgerii apelor.

Axa în plan este alcătuită dintr-o succesiune de alinamente și curbe, urmărind axa existentă și îmbunătățindu-se, acolo unde este posibil, elementele geometrice pentru încadrarea în limitele acceptate de STAS 10144/3-91.

Au fost facute ușoare corecții de traseu pentru a corecta aliniamentele. De asemenea, au fost îmbunătățite curbele de racordare în plan existente calibrând bine platforma străzilor între limitele de

proprietate, astfel încât să încapă și celelalte elemente necesare (elemente pentru colectarea apelor, trotuare, etc.) fără însă a afecta proprietățile adiacente străzilor.

Profilul longitudinal

Profilul longitudinal proiectat urmărește profilul terenului existent.

Proiectarea în lung s-a asigurat în primul rând scurgerea apelor. S-a ținut seama de cotele impuse de racordurile la drumurile laterale precum și de necesitatea asigurării accesului la proprietățile adiacente străzilor.

Profilul longitudinal respectă:

- pasul minim de proiectare corespunzător vitezei de proiectare recomandate;
- razele de racordare în plan vertical sunt mai mari decât cele minime prevăzute de STAS 863/85 și STAS 10144/3-91 corespunzător vitezei de proiectare recomandate.

Prin trasarea liniei proiectate s-a urmărit de asemenea realizarea unui volum minim de terasamente.

Profilul transversal

Se va pleca de la prevederile STAS 10144/1-90 „Străzi. Profile transversale. Prescripții de proiectare”, pct. 3.1.2., adaptând profilul transversal la situația existentă.

Strada ce face obiectul prezentului contract este de categoria III și a fost proiectată cu două benzi de circulație, având partea carosabilă variabilă.

La străzi cu canalizare pluvială, cu încadrare cu borduri:

- STAS 10144/1-90 prevede pentru străzi de categoria a III-a, cu două benzi de circulație, o parte carosabilă de 6,00-7,00 m și trotuare de 1,00-3,00 m lățime, adiacente părții carosabile;
- STAS 10144/1-90 prevede pentru străzi de categoria a IV-a, cu o bandă de circulație, o parte carosabilă de 3,00-3,50 m și trotuare de 1,00 m lățime, adiacente părții carosabile.

La străzi fără canalizare pluvială:

- STAS 10144/1-90 prevede pentru străzi de categoria a III-a, cu două benzi de circulație, o parte carosabilă de 7,00 m, acostamente de 0,75 m, rigole cu lățimea de 1,0 m, zona pentru utilități de 1,5 m și trotuare de 0,75-1,25 m lățime;
- STAS 10144/1-90 prevede pentru străzi de categoria a IV-a, cu o bandă de circulație, o parte carosabilă de 3,00 m, acostamente de 0,75 m, rigole cu lățimea de 1,0 m.

La alcătuirea profilelor transversale tip se va ține seama și de poziția rețelelor aeriene și subterane existente astfel încât acestea să nu fie afectate.

Partea carosabilă în aliniament va avea panta în acoperiș de 2,5% și va fi încadrată de borduri din beton de ciment cu dimensiunea 20x25, clasa C30/37, așezate pe fundație din beton de ciment clasa C16/20.

Profilele transversale tip sunt prezentate în planșe și sunt specificate profilele tip care urmează să fie aplicate pe acestea, precum și aplicabilitatea fiecărui profil tip.

Sistem rutier

Structurile rutiere pe fiecare stradă în parte sunt în conformitate soluțiile propuse în expertiza tehnică și documentația de avizare a lucrărilor de intervenție.

Soluțiile proiectate pentru partea carosabilă sunt următoarele:

- 4 cm strat de uzură BA 16 rul 50/70 PC (cu pietris concasat) conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008, (BAPC 16 conform AND 605);
- 6 cm BAD 22.4 leg 50/70 PC (cu pietris concasat) conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008, (BADPC 22.4 conform AND 605);
- 15 cm strat de piatră spartă conform SR EN 13242+A1:2008;

- 23 cm fundatie din balast conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- 7 cm nisip conform STAS 6400-84.

Dimensionarea structurii rutiere s-a făcut funcție de traficul prognozat, respectiv un trafic de calcul $N_c=0.10$ m.o.s. pentru o perioada de perspectiva de 10ani.

Fluxurile de circulație prezentate pe tipuri de vehicule au fost echivalate în vehicule echivalente cu sarcina de 115 KN pe osie.

Aceste structuri s-au verificat la acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț conform STAS 1709/1,2,3-90

Trotuare

Trotuarele sunt tratate într-un proiect separat.

Spatii verzi

Spatiile verzi sunt tratate într-un proiect separat.

Accese la proprietăți

Pentru a permite accesul la proprietăți, în dreptul acestora se va amenaja strada cu borduri coborâte cu lumina de 3cm.

Intersecții

Străzile laterale care se intersectează cu străzile studiate de vor amenaja pe o lungime de 10-15m, însă nu mai departe de limita cadastrală a străzii principale și pe lățimea existentă a acestora.

Structura rutieră propusă pentru străzile laterale este identica cu structura rutiera prevazuta pe strada modernizata.

Pentru amenajarea străzilor laterale vor fi prevăzute și alte operațiuni pentru modernizarea acestora: decapare structură rutieră, acolo unde este cazul sau frezarea asfaltului existent pentru a conferi continuitatea structurii rutiere de pe străzile principale.

Pentru accesul persoanelor cu dizabilități (handicap locomotor), la intersecții bordurile de încadrare se vor monta în poziția semiîngropată pentru a ușura trecerea acestor persoane. Lățimea rampei de trecere va fi de minim 1,5m, panta va fi de 5-8%, iar bordura îngropată va avea lumina de 3cm conform normelor.

Măsuri siguranța traficului

Semnalizări și marcaje

Proiectarea sistemului de semnalizare și marcaj este efectuată atât pentru traseul studiat cât și pentru căile de comunicații rutiere cu acces la aceasta. Au fost respectate prevederile SR 1848/7.

O atenție deosebită a fost acordată la proiectarea sistemului de semnalizare și marcaj în apropierea parcărilor, unde se vor efectua lucrări de marcaje la sol și de amplasare a indicatoarelor de circulație de toate categoriile.

O proiectare atentă a sistemului de semnalizare și marcaje concure la sporirea siguranței circulației atât pe traseul studiat cât și pe drumurile cu acces la aceasta, ducând în final la sporirea fluentei traficului având în vedere faptul că traficul va crește simțitor după realizarea acestei investiții. O avertizare și o informare corectă, vizibilă, sporește confortul conducătorului auto, duce la eliminarea stresului acestuia, eliminându-se confuziile și a manevrelor periculoase, în final a accidentelor și blocajelor.

Semnalizarea orizontală

O componentă principală a sistemului de orientare și dirijare a traficului auto o constituie marcajele realizate pe suprafața părții carosabile și pe alte elemente situate în apropierea acesteia. În acest proiect sunt detaliate și vom departaja aceste lucrări în funcție de rolul pe care acestea le au în dirijarea și orientarea circulației: marcaje longitudinale, care cuprind liniile de direcție și marcaj lateral,

liniile obligate de racordare. Cu acest marcaj se va realiza separarea sensurilor de circulație, delimitarea benzilor de circulație și a părții carosabile. Marcajele transversale se vor utiliza pentru a marca locurile de oprire, pentru avertizare privind reducerea vitezei la apropierea de zonele cu potențial pericol.

Semnalizarea verticală

Sistemul de semnalizare pe verticală s-a studiat cu atenție pentru a avea o concordanță între acesta și la sistemul de marcare orizontală, pentru a nu crea confuzii și interpretări greșite, pentru a fi citit cu ușurință atât pe timp de zi cât și pe timp de noapte. Realizarea unei semnalizări verticale eficiente trebuie să cuprindă indicatoare de avertizare, de obligativitate și indicatoare de informare și orientare. Vopseaua utilizată pentru realizarea marcajelor trebuie să aibă în proprietate antiderapante reflectorizante și să aibă o durată de viață cât mai ridicată (rezistente la uzură).

Pentru a împiedica apariția circulației necontrolate de oameni, trebuie luate măsuri prin prevederea de treceri de pietoni mai dese unde se observă aglomerări de pietoni.

Toate materialele utilizate (vopseaua de marcaj, portalele, indicatoare etc.) vor fi agrementate conform HGR 766/1997 și cele care nu sunt agrementate vor fi însoțite de Certificate de Calitate.

Semnalizarea rutieră pe timpul execuției

Pe timpul execuției lucrărilor se vor respecta prevederile din Normele Metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instruire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului aprobate prin Ordinul comun MI_MT nr. 1112/411.

Colectarea și evacuare ape pluviale

Amenajarea sistemelor de colectare și de dirijare a apelor pluviale se va realiza prin ridicarea la cota a gurilor de scurgere și a căminelor de vizitare, cât și amplasarea unor noi în cazul în care acestea sunt necesare, precum și realizarea pantei transversale pentru scurgerea apei la borduri și în profil longitudinal.

Au fost prevăzute guri de scurgere noi în punctele de minim unde nu existau pe stradă. De asemenea au fost prevăzute guri de scurgere noi pe străzi astfel încât distanța dintre 2 guri de scurgere să nu fie mai mare de 100m.

Scurgerea apelor se va face prin pante transversale și longitudinale, iar preluarea acestora se va face prin intermediul gaigerelelor propuse în cadrul proiectului. Partea carosabilă a fost amenajată sub forma de « acoperis » cu valoarea de 2.5%. Se va evita staționarea apelor pluviale pe partea carosabilă.

De asemenea, gaigerele existente, amplasate în general în zona intersecțiilor cu străzi recent reabilitate, se vor decolma/curata.

Racordul gaigerelelor/gurilor de scurgere la sistemul de canalizare existentă pe străzi se va executa cu acceptul și avizul detinatorului de canalizare, iar documentația tehnică necesară obținerii avizelor și acordurilor necesare în acest sens, se vor realiza de către beneficiarul proiectului de modernizare a strazilor, respectiv Primăria Municipiului Bailești.

Racord utilități publice

Investiția nu presupune lucrări care necesită racord la utilități și nu vor fi afectate utilitățile și rețelele de utilități din zona amplasamentului.

Alimentare cu apă: Nu este cazul

Canalizare menajeră: Nu este cazul

Alimentare cu energie electrică: Nu este cazul.

2.2.3 Trasarea lucrărilor

Trasarea lucrărilor se va face prin materializarea pe teren a punctelor caracteristice, furnizate prin coordonate STEREO 70 (același sistem în care a fost realizată și ridicarea topografică).

Punctele caracteristice vor fi în axul străzilor și vor fi materializate în teren.

De asemenea se va trasa kilometrajul, ampriza părții carosabile, a platformei și ampriza lucrării.

În cazul constatării unor neconcordanțe se va opri imediat lucrarea și se va înștiința beneficiarul și proiectantul.

2.2.4 Protejarea lucrărilor executate și a materialelor din șantier

Lucrările executate total sau parțial se vor proteja împotriva deteriorării datorate unor accidente sau intemperii. În acest sens se vor lua măsurile necesare pentru fiecare tip de lucrare în parte în conformitate și cu caietele de sarcini.

De asemenea se va avea grijă ca materialele să fie depozitate corespunzător până la punerea lor în operă.

Se vor realiza depozite sau platforme provizorii și se va avea grijă ca materialele să nu se deterioreze sau să se contamineze.

Protejarea lucrărilor executate și a materialelor pe șantier cade în sarcina Antreprenorului.

2.2.5 Organizarea de șantier

Organizarea de șantier se va amplasa în afara zonei de lucru, pe un teren liber de construcții aprobat de beneficiar.

Organizarea de șantier constă într-o incintă împrejmuită unde se vor realiza platforme din balast și containere pentru depozitarea materialelor și desfășurarea unor activități în vederea bunei organizări a șantierului.

Datorită faptului că transportul materialelor este prevăzut să se facă pe drumurile publice, trebuie luate măsuri ca lucrările să nu creeze factori perturbatori de deranjare a stării actuale a acestora.

Pentru aceasta va trebui asigurată o curățenie permanentă în șantier iar la intrarea pe drumurile asfaltate se va face controlul stării pneurilor autobasculantelor și a celorlalte autovehicule ce vin din șantier precum și starea încărcăturii.

Manipularea materialelor (ciment, nisip) în organizarea de șantier se va face astfel încât pierderile în atmosferă să fie minime.

Schimbul de ulei și alimentarea cu carburanți se va face numai în locuri special amenajate, pentru a nu se polua solul și apele subterane.

După finalizarea lucrărilor executantul va efectua lucrări de refacere ecologică a terenului pe care a fost amplasată organizarea de șantier iar lucrările provizorii vor fi dezafectate și amplasamentul va fi curățat.

Întocmit,
Ing. Daniel Niță

Președinte de soluție
Bolevan-Petrișor Monica Costanța

Secretar general
Mitroiu Teodora



DEVIZ GENERAL

al obiectivului de investiții

Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar pentru transportul public de persoane urban Strada Ardealul, Municipiul Bailești, județul Dolj

Actualizat HG 1116 nov 2023/act feb 2024

Actualizat HG 1116 nov 2023/act feb 2024				
Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
CAPITOLUL 1 Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului				
1.1	Obținerea terenului	-	-	-
1.2	Amenajarea terenului	-	-	-
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială	-	-	-
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	-	-	-
TOTAL CAPITOL 1		-	-	-
CAPITOLUL 2 Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții				
2	Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții	-	-	-
TOTAL CAPITOL 2		-	-	-
CAPITOLUL 3 Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică				
3.1	Studii	-	-	-
3.1.1	Studii de teren	-	-	-
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	-	-	-
3.1.3	Alte studii specifice	-	-	-
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	-	-	-
3.3	Expertizare tehnică	-	-	-
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor, auditul de siguranța rutiera	-	-	-
3.5	Proiectare	6.822,52	1.296,28	8.118,80
3.5.1	Temă de proiectare	-	-	-
3.5.2	Studiu de fezabilitate	-	-	-
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	-	-	-
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	1.350,00	256,50	1.606,50
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	480,00	91,20	571,20
3.5.6	Proiect tehnic și detalii de execuție	4.992,52	948,58	5.941,10
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	2.000,00	380,00	2.380,00
3.7	Consultanță	-	-	-
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	-	-	-
3.7.2	Auditul financiar	-	-	-
3.8	Asistență tehnică	9.755,66	1.853,58	11.609,24
3.8.1	Asistență tehnică din partea proiectantului	3.155,66	599,58	3.755,24
3.8.1.1	pe perioada de execuție a lucrărilor	1.355,66	257,58	1.613,24
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	1.800,00	342,00	2.142,00
3.8.2	Dirigenție de șantier	3.600,00	684,00	4.284,00
3.8.3	Coordonator în materie de securitate și sanătate — conform Hotărârii Guvernului nr. 300/2006, cu modificările și completările ulterioare	3.000,00	570,00	3.570,00
TOTAL CAPITOL 3		18.578,18	3.529,86	22.108,04

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
CAPITOLUL 4 Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1	Construcții și instalații	1.183.380,78	224.842,35	1.408.223,13
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	-	-	-
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	-	-	-
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	-	-	-
4.5	Dotări	-	-	-
4.6	Active necorporale	-	-	-
TOTAL CAPITOL 4		1.183.380,78	224.842,35	1.408.223,13
CAPITOLUL 5 Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de șantier	27.253,18	5.178,10	32.431,28
5.1.1	Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	27.253,18	5.178,10	32.431,28
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării șantierului	-	-	-
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	13.316,97	-	13.316,97
5.2.1	Comisiunile și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	-	-	-
5.2.2	Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții	6.053,17	-	6.053,17
5.2.3	Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții	1.210,63	-	1.210,63
5.2.4	Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor	6.053,17	-	6.053,17
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/desființare	-	-	-
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute	2.015,85	383,01	2.398,86
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	-	-	-
TOTAL CAPITOL 5		42.586,00	5.561,11	48.147,11
CAPITOLUL 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste				
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	-	-	-
6.2	Probe tehnologice și teste	-	-	-
TOTAL CAPITOL 6		-	-	-
CAPITOLUL 7 Cheltuieli aferente marjei de buget și 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)	306.803,04	58.292,58	365.095,62
7.2	Cheltuieli pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de pret	-	-	-
TOTAL CAPITOL 7		306.803,04	58.292,58	365.095,62
TOTAL GENERAL		1.551.348,00	292.225,90	1.843.573,90
Din care C+M (1.2, 1.3, 2, 4.1, 4.2 și 5.1.1)		1.210.633,96	230.020,45	1.440.654,41
Data: 12.02.2024		Intocmit,		
Beneficiar/Investitor,		SEDA DESIGN SERVICES		
MUNICIPIUL BAILESTI				

Președinte de Ședință
Boleson Petrisor Monica-Cristina



Secretar general
Mitsay Justina

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI BAILESTI

Comisia de specialitate pentru activitati social-culturale, culte, invatamant, sanatate, familie, munca si protectie sociala, sport si agrement, protectie copii.²

AVIZUL

Nr. 25 din 28.02.2024 pentru P.H.C.L nr. 22/21.02.2024 privind aprobarea proiectului tehnic si a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investitii „Modernizarea si reabilitarea infrastructurii rutiere-Strada Ardealul (Tronson I);

Avand in vedere legislatia in vigoare⁶, in temeiul prevederilor art. 125 alin. (1) lit. b) din Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificarile si completarile ulterioare, respectiv al prevederilor art. 15 alin. (1) lit. b) din Regulamentul de organizare si functionare a consiliului local,

Comisia de specialitate pentru activitati social-culturale, culte, invatamant, sanatate, familie, munca si protectie sociala, sport si agrement, protectie copii⁷ adopta urmatorul aviz:

Art. 1. - Se avizeaza favorabil P.H.C.L nr. 22/21.02.2024 privind aprobarea proiectului tehnic si a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investitii „Modernizarea si reabilitarea infrastructurii rutiere-Strada Ardealul (Tronson I);, cu¹⁰/fara amendamente.

Art. 2. – Amendamentele si observatiile membrilor comisiei se regasesc in anexa care face parte integranta din prezentul aviz.

Art. 3. – Prezentul aviz se comunica prin grija secretarului comisiei, in termenul recomandat, secretarului general al Primariei Municipiului Bailesti¹¹.

Presedintele Comisiei

Duinea Florin Mugurel

Secretarul Comisiei

Radu Ileana Liliana

**ANEXA Nr. 4
la regulament**

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI BAILESTI

Comisia de specialitate pentru programe de dezvoltare economico-sociale, amenajarea teritoriului si urbanism si realizarea lucrarilor publice, Buget-finante, Administrarea domeniului Public si Privat al municipiului, Servicii si Comert, Agricultura.²

AVIZUL

Nr. 25 din 28.02.2024 P.H.C.L nr. 22/21.02.2024 privind aprobarea proiectului tehnic si a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investitii „Modernizarea si reabilitarea infrastructurii rutiere-Strada Ardealul (Tronson I);

Avand in vedere prevederile legale din prezenta hotarare ⁶, in temeiul prevederilor art. 125 alin. (1) lit. b) din Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificarile si completarile ulterioare, respectiv al prevederilor art. 15 alin. (1) lit. b) din Regulamentul de organizare si functionare a consiliului local, Comisia de specialitate pentru programe de dezvoltare economico-sociale, amenajarea teritoriului si urbanism si realizarea lucrarilor publice, Buget-finante, Administrarea domeniului Public si Privat al municipiului, Servicii si Comert, Agricultura ⁷ adopta urmatorul aviz.

Art. 1. - Se avizeaza favorabil proiectul de hotarare a consiliului local pentru P.H.C.L nr. 22/21.02.2024 privind aprobarea proiectului tehnic si a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investitii „Modernizarea si reabilitarea infrastructurii rutiere-Strada Ardealul (Tronson I)”; fara amendamente;

Art. 2. - Amendamentele si observatiile membrilor comisiei se regasesc in anexa care face parte integranta din prezentul aviz.

Art. 3. - Prezentul aviz se comunica prin grija secretarului comisiei, in termenul recomandat, secretarului general al UAT Bailesti¹¹.

Presedintele Comisiei
(prenumele si numele)

Pelea Oana Maria,

Secretarul Comisiei
(prenumele si numele)

Breazu Corina Marilena ,

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI BAILESTI

Comisia de specialitate juridica si de disciplina, administratie publica si apararea ordinii publice, respectarea drepturilor si libertatilor cetatenesti, protectia mediului si turism.²

AVIZUL

Nr. 25 din 28.02.2024³ pentru P.H.C.L nr. 22/21.02.2024 privind aprobarea proiectului tehnic si a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investitii „Modernizarea si reabilitarea infrastructurii rutiere-Strada Ardealul (Tronson I);

Avand in vedere legislatia in vigoare, in temeiul prevederilor art. 125 alin. (1) lit. b) din Ordonanta de urgenta a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificarile si completarile ulterioare, respectiv al prevederilor art. 15 alin. (1) lit. b) din Regulamentul de organizare si functionare a consiliului local,

Comisia de specialitate juridica si de disciplina, administratie publica si apararea ordinii publice, respectarea drepturilor si libertatilor cetatenesti, protectia mediului si turism⁷ adopta urmatorul aviz.

Art. 1. - Se avizeaza favorabil/nefavorabil proiectul de hotarare a consiliului local nr. 22/21.02.2024 privind aprobarea proiectului tehnic si a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investitii „Modernizarea si reabilitarea infrastructurii rutiere-Strada Ardealul (Tronson I); fara amendamente.

Art. 2. - Amendamentele si observatiile membrilor comisiei se regasesc in anexa care face parte integranta din prezentul aviz.

Art. 3. - Prezentul aviz se comunica prin grija secretarului comisiei, in termenul recomandat, secretarului general al UAT Bailesti.

Presedintele Comisiei

Tibreanu Cristian Doru,

Secretarul Comisiei

Nastase Amalia,



ROMÂNIA
JUDEȚUL DOLJ
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI BĂILEȘTI

PROIECT DE HOTARARE NR. 22
Din 21.02.2024

privind aprobarea proiectului tehnic si a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investitii
"Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – Strada Ardealul (Tronson I)"

Consiliul Local al Municipiului Bailesti ,judetul Dolj;

Avand in vedere:

Referatul de aprobare nr. 3575/21.02.2024 al doamnei viceprimar cu atributii de primar Nastase Amalia;

Raportul de specialitate nr. 3576/21.02.2024 al domnului Ghinea Nicolae Viorel, inspector in cadrul Directiei Urbanism, Amenajarea Teritoriului si Cadastru;

Hotararea Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare si continutul cadru al documentatiilor tehnico-economice aferente obiectivelor /proiectelor de investitii finantate din fonduri publice, cu modificarile si completarile ulterioare;

Prevederile Legii nr. 273/2006 privind finantele publice locale, cu modificarile si completarile ulterioare;

Prevederile art. 129 alin. (1), alin. (2) lit. b), alin. (4) lit. d) din OUG nr.57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificarile si completarile ulterioare;

In temeiul art.196 alin. (1) lit. a) din OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificarile si completarile ulterioare;

H O T A R A S T E :

Art.1. Se aproba proiectul tehnic pentru obiectivul de investitii "Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – Strada Strada Ardealul (Tronson I)", conform anexei nr. 1, care face parte integranta la prezenta hotarare.

Art.2. Se aproba indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investitii "Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – Strada Strada Ardealul (Tronson I)", conform anexei nr. 2, care face parte integranta la prezenta hotarare, dupa cum urmeaza:

a) valoare totala - 1.843.573,90 lei, inclusiv TVA

b) valoare de C+M - 1.440.654,41 lei, inclusiv TVA

Art.3. Viceprimarul cu atributii de primar al Municipiului Bailesti, Directia Economica, Directia Urbanism Amenajarea Teritoriului si Cadastru vor duce la indeplinire prevederile prezentei Hotarari.

Art.4 Prezenta hotarare se va comunica:

a) Institutiei Prefectului Judetul Dolj pentru exercitarea controlului de legalitate;

b) Directiei Economice din cadrul Primariei Municipiului Bailesti.

Viceprimar,
cu atributii de Primar
Nastase Amalia



Avizeaza
Secretar general,
Mitran Iustina



Municipiul Băilești
România, Județul Dolj, Băilești, Cod Poștal 205100
Str. Prințul Barbu Alexandru Stirbey, nr. 13
Tel. 0251 311 017; Fax: 0251 311 956
office@primariabailesti.ro
www.primariabailesti.ro

Nr. 3576/21.02.2024

RAPORT DE SPECIALITATE

privind aprobarea proiectului tehnic și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiții
"Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – Strada Ardealul (Tronson I)"

Subsemnatul Ghinea Nicolae Viorel, inspector în cadrul Direcției Urbanism, Amenajarea Teritoriului și Cadastru expun următoarele :

Realizarea proiectului "Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – Strada Ardealul (Tronson I)", este oportună pentru continuarea dezvoltării infrastructurii rutiere, prin modernizarea unor strazi de interes local, care să permită un acces facil al populației la investiții publice sau agenți economici de interes local, astfel încât și accesul locuitorilor din zonă să se desfășoare în condiții de maximă siguranță.

Prin realizarea lucrărilor de modernizare se poate asigura o dezvoltare a economiei dezvoltare care poate fi determinată de facilitarea accesului la informație, prin crearea unui mediu de afaceri propice pentru atragerea de investitori locali și străini, iar îmbunătățirea mijloacelor de acces (drumurilor) va influența în mod semnificativ această dezvoltare economică.

Necesitatea și oportunitatea investiției sunt evidente, pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație și în general asupra mediului, influențând în mod pozitiv nivelul de trai al locuitorilor.

Modernizarea drumurilor și strazilor în spațiul urban duce la dezvoltarea economică și socială a zonei, având ca rezultat final îndeplinirea cerințelor europene de dezvoltare a sistemelor rutiere în spațiul urban.

Prin modernizarea acestor strazi se asigură accesul utilizatorilor, ca trafic rutier, indiferent de condițiile meteorologice.

Această investiție asigură:

- posibilitatea utilizării strazilor în tot cursul anului;
- reducerea consumului de carburanți și lubrifianți;
- reducerea cheltuielilor de întreținere a autovehiculelor;
- drumuri de o mai bună calitate, ce conferă un grad sporit de siguranță și confort în trafic;
- mărirea regimului de viteză, confort sporit și un acces interzonal rapid;
- reducerea noxelor rezultate din funcționarea îndelungată a autovehiculelor
- prin modernizarea strazilor, se realizează mult mai rapid colectarea și evacuarea apelor meteorice în afara sistemului rutier, deci o afectare minimă a sistemului rutier și o modificare redusă a sistemului ecologic al zonei;

Întreg proiectul răspunde cerințelor locale de îmbunătățire și dezvoltare a infrastructurii locale și regionale de creștere economică și se aliniază cerințelor naționale de dezvoltare durabilă.

Astfel, s-a procedat la parcurgerea procedurilor de achiziție publică a serviciului de proiectare pentru obiectivul de investiții "Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – Strada Ardealul (Tronson I) și a indicatorilor tehnico-economici rezultați conform devizului general întocmit.

Indicatorii tehnico-economici rezultați conform devizului general întocmit sunt:

- a) valoare totală - 1.843.573,90 lei, inclusiv TVA
- b) valoare de C+M - 1.440.654,41 lei, inclusiv TVA

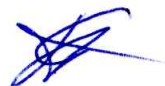
Fata de cele mentionate, este oportuna adoptarea unei hotarari privind aprobarea proiectului tehnic si a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investitii "Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – Strada Ardealul (Tronson I) conform anexelor nr. 1 si nr. 2.

Adoptarea hotararii are ca temei juridic: prevederile HG nr. 907/2016 privind etapele de elaborare si continutul cadru al documentatiilor tehnico-economice aferente obiectivelor /proiectelor de investitii finantate din fonduri publice, cu modificarile si completarile ulterioare, prevederile Legii nr. 273/2006 privind finantele publice locale, cu modificarile si completarile ulterioare; prevederile art. 129 alin. (1), alin. (2) lit. b), alin. (4) lit. d) din OUG nr.57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificarile si completarile ulterioare.

Arhitect sef,
Miereanu Gabriela



Intocmit,
Ghinea Nicolae Viorel





Municipiul Băilești
România, Județul Dolj, Băilești, Cod Poștal 205100
Str. Prințul Barbu Alexandru Stirbey, nr. 13
Tel. 0251 311 017; Fax: 0251 311 956
office@primariabailesti.ro
www.primariabailesti.ro

Nr. 3575/21.02.2024

REFERAT DE APROBARE

privind aprobarea proiectului tehnic și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiții
"Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – Strada Ardealul (Tronson I)"

Subsemnata, Nastase Amalia, viceprimar cu atribuții de primar al municipiului Bailesti expun următoarele :

Realizarea proiectului "Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – Strada Ardealul (Tronson I)", este oportuna pentru continuarea dezvoltării infrastructurii rutiere, prin modernizarea unor strazi de interes local, care să permită un acces facil al populației la investiții publice sau agenți economici de interes local, astfel încât și accesul locuitorilor din zona să se desfășoare în condiții de maximă siguranță.

Prin realizarea lucrărilor de modernizare se poate asigura o dezvoltare a economiei dezvoltare care poate fi determinată de facilitarea accesului la informație, prin crearea unui mediu de afaceri propice pentru atragerea de investitori locali și străini, iar îmbunătățirea mijloacelor de acces (drumurilor) va influența în mod semnificativ această dezvoltare economică.

Necesitatea și oportunitatea investiției sunt evidente, pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație și în general asupra mediului, influențând în mod pozitiv nivelul de trai al locuitorilor.

Modernizarea drumurilor și strazilor în spațiul urban duce la dezvoltarea economică și socială a zonei, având ca rezultat final îndeplinirea cerințelor europene de dezvoltare a sistemelor rutiere în spațiul urban.

Prin modernizarea acestor strazi se asigură accesul utilizatorilor, ca trafic rutier, indiferent de condițiile meteorologice.

Această investiție asigură:

- posibilitatea utilizării strazilor în tot cursul anului;
- reducerea consumului de carburanți și lubrifianți;
- reducerea cheltuielilor de întreținere a autovehiculelor;
- drumuri de o mai bună calitate, ce conferă un grad sporit de siguranță și confort în trafic;
- mărirea regimului de viteză, confort sporit și un acces interzonal rapid;
- reducerea noxelor rezultate din funcționarea îndelungată a autovehiculelor
- prin modernizarea strazilor, se realizează mult mai rapid colectarea și evacuarea apelor meteorice în afara sistemului rutier, deci o afectare minimă a sistemului rutier și o modificare redusă a sistemului ecologic al zonei;

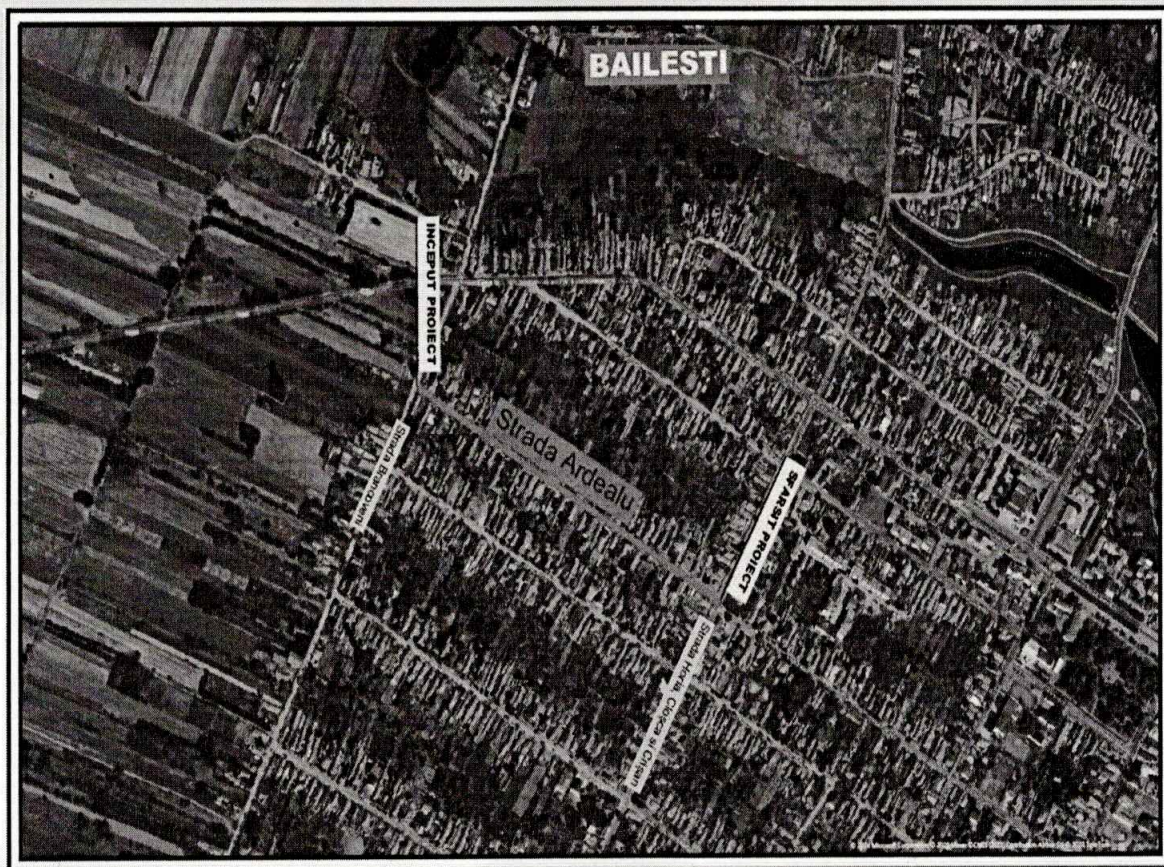
Întreg proiectul răspunde cerințelor locale de îmbunătățire și dezvoltare a infrastructurii locale și regionale de creștere economică și se aliniază cerințelor naționale de dezvoltare durabilă.

Astfel, s-a procedat la parcurgerea procedurilor de achiziție publică a serviciului de proiectare pentru obiectivul de investiții "Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – Strada Ardealul (Tronson I) și a indicatorilor tehnico-economici rezultati conform devizului general întocmit.

Fata de cele arătate supun spre analiză și dezbateră proiectul de hotărâre privind aprobarea proiectului tehnic și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiții "Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – Strada Ardealul (Tronson I)"

Initiator,
Viceprimar cu atribuții de primar
Nastase Amalia

"MODERNIZAREA ȘI REABILITAREA INFRASTRUCTURII RUTIERE –
Strada Ardealul (Tronson I) "



DOCUMENTATIE TEHNICA PENTRU OBTINERE
AUTORIZATIEI DE CONSTRUIRE - D.T.A.C.



Proiectant:

SEDA DESIGN SERVICES S.R.L.



Beneficiar:

Municipiul Băilești.

Februarie 2024

Cuprins

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTIȚII	2
1.1. Denumirea obiectivului de investitie	2
1.2. Amplasamentul	2
1.3. Actul administrativ prin care a fost aprobată documentația de avizare a lucrărilor de intervenție	2
1.4. Ordonator principal de credite	2
1.5. Investitorul	2
1.6. Beneficiarul investitiei	2
1.7. Elaborator documentatie	2
1.8. Clasa de importanta	2
1.9. Exigentele de verificare.....	2
2. PREZENTAREA SCENARIULUI APROBAT IN CADRUL DOCUMENTATIEI DE AVIZARE A LUCRARILOR DE INTERVENTIE	3
2.1. Particularități ale amplasamentului	3
2.1.1 Descrierea amplasamentului.....	3
2.1.2 topografia	4
2.1.3 Clima și fenomenele naturale specifice.....	4
2.1.4 Geologia și seismicitatea	5
2.1.5 Devierile si protejarile de utilitati afectate	6
2.1.6 sursele de apa, energie electrica, gaze, telefon pentru lucrari definitive si provizorii	6
2.1.7 Caile de acces permanente , caile de comunicatii	6
2.1.8 Caile de acces provizorii.....	6
2.1.9 Bunuri de patrimoniu cultural imobil.....	6
2.2. MEMORII PE SPECIALITĂȚI	7
2.2.1 Caracteristicile tehnice si parametri specifici obiectivului de investitii	7
2.2.2 Varianta constructiva de realizare a investitiei	9
2.2.3 Trasarea lucrarilor	12
2.2.4 Protejarea lucrărilor executate și a materialelor din șantier.....	13
2.2.5 Organizarea de șantier.....	13

1. Informații generale privind obiectivul de investiții

1.1. Denumirea obiectivului de investiție

Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere – strada Ardealul (tronson I)

1.2. Amplasamentul

Strada care face obiectul proiectului, se află în municipiul Băilești, jud Dolj, cuprinsa între intersecția cu strada Brancoveni și intersecția cu Strada Horia, Ciosca și Crisan.

1.3. Actul administrativ prin care a fost aprobată documentația de avizare a lucrărilor de intervenție

Documentația de avizare a lucrărilor de intervenție aprobată a fost elaborată în anul 2018 de către SC ROBRICONS S.R.L.

1.4. Ordonator principal de credite

Municipiul Băilești cu adresa: Strada Revoluției, nr. 1, Băilești, județul Dolj

1.5. Investitorul

Municipiul Băilești cu adresa: Strada Revoluției, nr. 1, Băilești, județul Dolj

1.6. Beneficiarul investiției

Municipiul Băilești cu adresa: Strada Revoluției, nr. 1, Băilești, județul Dolj

1.7. Elaborator documentație

SC SEDA DESIGN SERVICES, cu sediul în București, Strada Itcani, Nr.10A, sector 2, email office@sedadesign.ro,

CUI RO35788212, înreg. RC J40/3690/2016

Persoana de contact: ing. Daniel Nita tel 0727311273 , email daniel@sedadesign.ro

1.8. Clasa de importanță

Conform H.G. 766/97 Anexa 3 și a Regulamentului din B.C. 4/96, construcția se încadrează în categoria "C" de importanță – construcție de importanță normală.

1.9. Exigentele de verificare

Lucrarea se va verifica la următoarele exigențe:

A4 - Rezistența și stabilitatea la solicitări statice, dinamice, inclusiv seismice

B2 - Siguranța în exploatare

D2 - Sănătatea oamenilor și protecția mediului

2. Prezentarea scenariului aprobat in cadrul documentatiei de avizare a lucrarilor de interventie

2.1. Particularități ale amplasamentului

2.1.1 Descrierea amplasamentului

Descrierea situației existente

Situatia existenta

Străzile ce fac obiectul proiectului conform DALI sunt următoarele:

Nr. crt.	Denumire strada	Lungime strada (m)	Structura carosabil existent	Lățime existentă m
1	Ardealul	581	Pavaj din bolovani de râu	7,00

Strada nu mai corespunde necesitatilor municipiului, atat din punctul de vedere al exploatarei si intretinerii al fondului agricol, cat si din punctul de vedere al dezvoltarii economice. Sunt inadecvate exploatarei de catre mijloacele de transport de orice fel. Circulatia autoturismelor, precum si vehiculelor agricole in conditiile actuale inseamna: consum specific ridicat de combustibil, uzura rapida a utilajelor de transport, viteza redusa si implicit! timp irosit, dar si uzura accentuata in continuare a straziilor care poate duce la impracticabilitate. Circulatia autoturismelor mici se face cu mare dificultate.

Traseul in plan si profil longitudinal

In plan strada are o geometrie structurata pe aliniamente, specific drumurilor din zona de campie, fiind practic drepte. Viteza de deplasare are valori mici (20-25 km/h) din cauza defectelor structurii rutiere.

In ceea ce priveste configuratia traseului in profil longitudinal, acesta se caracterizeaza prin zone plate, cu declivitati de maxim 2%.

Profilul transversal

In profil transversal, strada are caracteristicile unor drumuri cu doua benzi de circulat.

Profilul transversal curent este la nivelul terenului, sau de mic rambleu.

Pe multe sectoare de strada, nu sunt pante transversale care sa permita evacuarea apelor meteorice cazute pe zona carosabila.

Strada nu are trotuare, iar acolo unde acestea exista, ele sunt degradate, circulatia pietonilor facandu-se pe carosabil.

Structura rutiera existenta

Strada prevazuta sa se modernizeze este o parte pavate cu pavele si bolovani de rau si o parte pietruite sau din pamant si altele au imbracaminte asfaltica. Fundatia pavajelor este din balast de 15-20 cm grosime iar suprafata asfaltica prezinta degradari mari (gropi, valuriri, faiantari, etc.).

Sistemul de scurgere a apelor

In urma executarii sistemului centralizat de alimentare cu apa si canalizare menajera s-au deteriorat sistemele existente de scurgere a apelor pluviale. Din aceasta cauza este necesara o decolmatare si

reparatie a gaigerelelor existente, respectiv o indesire a acestora pe tronsoanele de strazi ce nu beneficiaza de un sistem adecvat de scurgere a apelor pluviale.

Pe strada analizata s-au putut identifica, la data parcurgerii traseului in zona intersectiei cu Strada Horia, Closca si Crisan, cateva gaigere care se pot se mentine efectuand insa lucrari de reparatii si de completare cu dotarile necesare. In concluzie, se poate spune ca este necesar sa se consolideze platforma acestor strazi prin realizarea unei structuri rutiere moderne si sa se asigure scurgerea apelor prin repararea sistemului de gaigere existente si completarea cu gaigere noi.

Semnalizari si marcaje rutiere

Nu exista un sistem de semnalizare orizontala si verticala conform normelor.

Traficul actual

Traficul pietonal se desfasoara in general pe partea carosabila, sau pe sectoarele existente de trotuare. Volumul traficului auto este usor, iar intensitatea redusa.

Utilitati

De-a lungul straziilor sunt amplasate retelele de alimentare cu energie electrica, apa potabila si canalizare menajera.

2.1.2 TOPOGRAFIA

Pentru elaborarea proiectului s-au efectuat măsurători topografice de către o societate de specialitate. Studiile topografice s-au executat utilizând echipamente moderne. Au fost realizate în sistem STEREO 70, plan de referință Marea Neagră.

2.1.3 Clima și fenomenele naturale specifice

Zona si amplasamentul

Municipiul Bailesti , amplasat pe Valea Balasanului este situat in partea centrala a Campiei Olteniei, in Campia Desnatului, polarizand o arie vasta din cadrul acestei campii, dar si din lunca Dunarii, spre sud, respectiv din Piemontul Balacitei spre nord.

Municipiul Bailesti este strabatut de DJ561A, DJ561E si DJ561G. Are in componenta satul apartinator Balasan.

Date geomorfologice

La alcatuirea ansamblului geologic al zonei iau parte foratiuni de varsta neogena si cuaternara.

Formatiunile neogene nu au fost interceptate cu lucrarile de cercetare efectuate (foraje geotehnice).

Formatiunile interceptate de forajele geotehnice sunt de varsta pleistocen mediu pleistocen superior si sunt alcatuite din suprastructura din stat de balast, piatra cubica, asfalt sau beton de 3 - 20cm stratul de infrastructura de 10 - 25cm din balast constituit din pietris in matrice de nisip mijlociu la mare cu indesare medie la indesat, brun la cafeniu si galbui si terenul natural constituit din nisip fin prafos la argilos si praf nisipos argilos, plastic consistent la moale la precipitatii, in zone depresionare sau cu o gospodarie deficitara a apelor, cu compresibilitate medie la mare prin umezire (inmuiere). Din punct de vedere morfologic traseele studiate strabat zone plane cu denivelari, fisurari si gropi ale zonelor laterale ale suprastructurii strazilor datorita tasarilor mari (traficului);

Panta longitudinala a traseelor studiat este variabila de aproximativ 2 - 4% ;

Date geologice

Zona Bailesti face parte din punct de vedere geologic din unitatea structurala Campia Romana zona studiata fiind constituita din materiale aluvionare slab coezive nisipuri fine prafoase la nisipuri fine argiloase si prafuri nisipo argiloase.

Date hidrografice si hidrogeologice

Din punct de vedere al regimului hidrologic local traseele studiat are un regim hidrologic mediu (scurgerea apelor nu este integral asigurata) la nefavorabil (exista zone cu baltiri) datorita lipsei sau intretinerii necorespunzatoare a rigolelor, mai ales in zonele laterale si depresionare ale strazilor.

Date climatice

Tipul climateric al zonei, conform STAS 1709/1-90 este I, cu indicele de umiditate $I_n = 0-20$. Adancimea de inghe^a este de 0,80 m de la nivelul solului si reprezinta nivelul cel mai coborat de la suprafata strazilor unde apa interstipala se transforma in ghea^a, in timpul iemii.

Regiunea se caracterizeaza printr-o clima de tip continental, cu o medie a temperaturilor de 11,3°C. Dominante sunt masele de aer maritim-mediterranean si umed-oceanic si o influenta a maselor estice de aer uscat. Toate aceste elemente dau climatului din zona Bailesti unele nuante ale climatului submediterranean sau banatic care caracterizeaza de fapt, climatul din sud-vestul tarii

Clima zonei cercetate este temperat - continentală, cu usoare nuante de clima mediteraneana, avand urmatoorii parametri:

-temperatura medie anuala +10,2°C

-temperatura minima absolute -31,0°C

-temperatura maxima absolute +40,6°C

Precipitatiile medii anuale au valoarea de 378 mm si reprezinta media valorilor inregistrate de-a lungul a 10 ani.

2.1.4 Geologia si seismicitatea

Din punct de vedere geologic zona Bailesti apartine unitatii structurale Campia Romana, fiind constituita din materiale aluvionare, slab coezive, nisipuri fine prafoase la nisipuri fine argiloase si prafuri nisipo argiloase.

La alcatuirea ansamblului geologic al zonei iau parte formatiuni de varsta neogena si cuaternara.

Formatiunile interceptate de forajele geotehnice sunt de varsta pleistocen mediu, pleistocen superior si sunt alcatuite din suprastructura din strat de balast, piatra cubica, asfalt sau beton de 3-20 cm, strat de infrastructura de 10-25 cm din balast constituit din pietris in matrice de nisip mijlociu la mare cu indesare medie la indesat, brun la cafeniu si galbui si terenul natural constituit din nisip fin prafos la argilos si praf nisipos argilos, plastic consistent la moale la precipitatii, in zone depresionare sau cu o gospodarie deficitara a apelor, cu compresibilitate medie la mare prin umezire (inmuiere).

Forajele executate nu au interceptat orizontul acvifer, acesta gasindu-se in zona la adancimi de 2,00-3,00 m de la cota terenului natural.

Din foraje au rezultat urmatoarele tipuri litologice:

a) piatra cubica sau bolovani de rau sau asfalt, cu denivelari si gropi pe unele strazi in zona de suprafata, in primii 8-12 cm;

b) -nisipuri mijlocii la mari prafoase (balast infestat), in zonele laterale cu inierbari si resturi degradabile, cenusii la cafeniu la galbui cu indesare medie, cu compresibilitate medie, cu grosimea de 8-25 cm sub suprastructura din piatra cubica, bolovani de rau sau asfalt sau in zona de suprafata unde strazile sunt doar balastate, cu caracteristicile fizico-mecanice;

- Umiditati variabile $w = 4,3 - 6,1\%$
- Indicile porilor $e = 0,62 - 0,65$
- Greutatea volumica aparenta $g = 19,9 - 22,3 \text{ kN/mc}$
- Compresibilitate medie redusa $M_{2.3} = 125 - 149 \text{ daN/cm}^2$
- Unghiul de frecare interna $\phi = 25 - 32^\circ$

- Coeziunea $C = 0 - 4 \text{ kN/m}^2$
- c) nisipuri prafoase la nisipuri fine argiloase, cafenii galbui, plastic consistente, cu compresibilitate mare la medie, umede, de la 8-25 cm în jos cu caracteristicile fizico-mecanice;
 - umiditati variabile $w = 14,3 - 17,4\%$
 - indicile porilor $e = 0,64 - 0,68$
 - greutatea volumica aparenta $g = 19,2 - 19,9 \text{ kN/mc}$
 - compresibilitatea medie $M2_3 = 100 - 127 \text{ daN/cm}$
 - unghiul de frecare interna $\phi = 18 - 22^\circ$
 - coeziunea $C = 5 - 12 \text{ kN/m}^2$

Presiunea conventionala de calcul este $P_{cv} = 220 \text{ kPa}$ si coeficientul lui Poisson este $P_p = 0,35$.

Conform Normativului privind documentatiile geotehnice pentru constructii, indicativ NP 074-2014, amplasamentul se incadreaza in Categoria Geotehnica 2, cu risc geotehnic moderat.

Din punct de vedere seismic, conform Normativului P 100-1/2013, lucrarile ce urmeaza a fi executate se afla in zona de hazard seismic cu acceleratia terenului pentru proiectare $a_g = 0,15g$ avand intervalul mediu de recurenta al magnitudinii $IMR = 225$ ani si perioada de control (colt) $TC = 1,0 \text{ sec}$.

2.1.5 Devierile si protejarile de utilitati afectate

În zona amplasamentului străzii ce face obiectul proiectului există o serie de utilități:

Rețele alimentare cu apa si canalizare – Compania de apa Oltenia SA

Rețele electrice de distribuție medie/joasă tensiune monofazată / trifazată, aeriană sau subterană ale Distribuție Energie Oltenia SA;

Prin realizarea proiectului nu sunt necesare lucrări de devieri ale rețelilor de utilități existente în amplasamentul lucrărilor.

În cazul în care, în faza de execuție, vor fi descoperite rețele care necesită devieri sau protejări, lucrările se vor sista și se vor convoca în amplasamentul lucrării reprezentanții Beneficiarului, Proiectantului, Executantului, deținătorilor de rețele, precum și reprezentanții Ordonatorului principal de credite pentru a lua măsurile necesare pentru protejarea / devierea acestora.

Lucrările executate în apropierea rețelilor de utilități se vor efectua în conformitate cu recomandările și condiționările din avizele emise de deținători rețelilor de utilități.

Eventuala protectie sau deviere a retelelor existente se vor realiza numai pe baza avizelor si proiectelor de specialitate, conform legislapei in vigoare.

2.1.6 SURSELE DE APA, ENERGIE ELECTRICA, GAZE, TELEFON PENTRU LUCRARI DEFINITIVE SI PROVIZORII

Lucrările se vor executa în intravilanul Municipiului Bailesti. Pentru lucrările de execuție se vor utiliza utilitățile aflate în zona amplasamentului.

După finalizarea lucrărilor, nu sunt necesare surse de apă, energie electrică, gaze.

2.1.7 Caile de acces permanente, caile de comunicatii

Accesul la lucrări se va realiza pe rețeaua de străzi existentă în Municipiul Bailesti.

2.1.8 Caile de acces provizorii

Pentru accesul utilajelor de execuție nu sunt necesare căi de acces provizorii. Accesul la lucrări se va realiza pe rețeaua de străzi existentă în Municipiul Bailesti.

2.1.9 Bunuri de patrimoniu cultural imobil

Nu este cazul.

2.2. MEMORII PE SPECIALITĂȚI

2.2.1 Caracteristicile tehnice si parametri specifici obiectivului de investitii

Realizarea investitiilor propuse din municipiul Bailesti este impusa de necesitatea de a realiza o infrastructura la standarde europene, astfel incat accesul locuitorilor din zona catre centrul municipiului si catre rețeaua nationala si judeteana de transport sa se desfasoare in conditii maxime de siguranta si confort.

Prin realizarea acestui proiect, se urmareste sa se asigure accesibilitatea unor zone cu potential la nivel de regiune, unde conditiile economice au impiedicat dezvoltarea regionala, economisirea timpului si a carburantilor, j reducerea costurilor de operare a autovehiculelor, imbunatatirea capacitatii portante a strazilor.

Modernizarea acestor strazi va duce si la dezvoltarea economica a zonei.

La proiectarea lucrărilor s-au avut în vedere următoarele elemente:

- Documentația de avizare a lucrărilor de intervenție întocmită de S.C. ROBRICONS S.R.L
- Expertiza tehnică, întocmită de expert tehnic ing. Popescu Catalin
- tema de proiectare
- ridicarea topografică pusa la dispozitie de beneficiar
- studiul geotehnic pus la dispozitie de beneficiar
- configurația terenului
- existența limitelor de proprietate
- existența utilităților

La elaborarea proiectului tehnic de execuție s-au respectat soluțiile din documentația de avizare a lucrărilor de intervenție aprobată.

Descrierea solutiei generale

Proiectul cuprinde modernizarea Strazii Ardealul, pe tronsonul cuprins intre strada Brancoveni si strada Horia, closca si Crisan, cu lungime totala de 590 m.

Se propun următoarele categorii de lucrări:

- aducerea structurii rutiere la parametri tehnici corespunzători categoriei III, respectiv IV, ale străzilor ce fac obiectul proiectului;
- corecția și îmbunătățirea elementelor geometrice ale străzilor, atât în profil transversal cât și în profil longitudinal;
- amenajarea căilor de acces și trotuare;
- amenajarea intersecțiilor cu alte drumuri laterale;
- amenajarea sistemelor de colectare și de dirijare a apelor pluviale;
- realizarea semnalizării orizontale și verticale.

Profilul transversal

Strada ce face obiectul prezentului contract este strada de categoria III si este proiectata cu doua benzi de circulatie , avand partea carosabila variabila.

La alcătuirea profilului transversal tip se va tine seama și de poziția rețelelor aeriene și subterane existente astfel încât acestea să nu fie afectate.

Partea carosabila în aliniament va avea panta în acoperiş de 2,5% si va fi încadrata de borduri din beton de ciment cu dimensiunea 20x25, clasa C30/37 , asezate pe fundatie din beton de ciment clasa C16/20.

Sistem rutier

Structurile rutiere pe fiecare stradă în parte sunt în conformitate soluțiile propuse în expertiza tehnică și documentația de avizare a lucrărilor de intervenție.

Soluțiile proiectate pentru partea carosabila sunt urmatoarele:

- 4 cm strat de uzura BA 16 rul 50/70 PC (cu pietris concasat) conform SR EM 13108-1:2006; SR EM 13108-1:2006/AC:2008, (BAPC 16 conform AND 605);
- 6 cm BAD 22.4 leg 50/70 PC (cu pietris concasat) conform SR EN 13108-1:2006; SR EM 13108-1:2006/AC:2008, (BADPC 22.4 conform AND 605);
- 15 cm strat de piatra sparta conform SR EN 13242+A1:2008;
- 23 cm fundatie din balast conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- 7 cm nisip conform STAS 6400-84.

Trotuare

Trotuarele sunt tratate într-un proiect separat.

Spatii verzi

Spatiile verzi sunt tratate într-un proiect separat.

Accese la proprietăți

Pentru a permite accesul la proprietăți, în dreptul acestora se va amenaja strada cu borduri coborâte cu lumina de 3cm.

Intersecții

Străzile laterale care se intersectează cu străzile studiate de vor amenaja pe o lungime de 10-15m, însă nu mai departe de limita cadastrală a străzii principale și pe lățimea existentă a acestora.

Măsuri siguranța traficului

Reglementarea circulației se va face prin realizarea de marcaje rutiere orizontale și prin semnalizarea verticală prin indicatoare rutiere.

Colectarea si evacuare ape pluviale

Amenajarea sistemelor de colectare și de dirijare a apelor pluviale se va realiza prin ridicarea la cota a gurilor de scurgere și a căminelor de vizitare, cât și amplasarea unora noi în cazul în care acestea sunt necesare, precum și realizarea pantei transversale pentru scurgerea apei la borduri și în profil longitudinal.

Au fost prevăzute guri de scurgere noi în punctele de minim unde nu existau pe stradă. De asemenea au fost prevăzute guri de scurgere noi pe străzi astfel încât distanța dintre 2 guri de scurgere să nu fie mai mare de 100m.

Scurgerea apelor se va face prin pante transversale si longitudinale, iar preluarea acestora se va face prin intermediul gaigelor propuse in cadrul proiectului. Partea carosabila a fost amenajata sub forma de « acoperis » cu valoarea de 2.5%. Se va evita stationarea apelor pluviale pe partea carosabila.

De asemenea, gaigerele existente, amplasate in general in zona intersectiilor cu strazi recent reabilitate, se vor decolma/curata.

Racordul gaigelor/gurilor de scurgere la sistemul de canalizare existenta pe strazi se va executa cu acceptul si avizul detinatorului de canalizare, iar documentatia tehnica necesara obtinerii avizelor si acordurilor necesare in acest sens, se vor realiza de catre beneficiarul proiectului de modernizare a strazilor, respectiv Primaria Municipiului Bailesti.

2.2.2 Varianta constructiva de realizare a investitiei

Realizarea investitiilor propuse din municipiul Bailesti este impusa de necesitatea de a realiza o infrastructura la standarde europene, astfel incat accesul locuitorilor din zona catre centrul municipiului si catre reseaua nationala si judeteana de transport sa se desfasoare in conditii maxime de siguranta si confort.

Prin realizarea acestui proiect, se urmareste sa se asigure accesibilitatea unor zone cu potential la nivel de regiune, unde conditiile economice au impiedicat dezvoltarea regionala, economisirea timpului si a carburantilor, j reducerea costurilor de operare a autovehiculelor, imbunatatirea capacitatii portante a strazilor.

Modernizarea acestor strazi va duce si la dezvoltarea economica a zonei.

La proiectarea lucrărilor s-au avut în vedere următoarele elemente:

- Documentația de avizare a lucrărilor de intervenție întocmită de S.C. ROBRICONS S.R.L
- Expertiza tehnică, întocmită de expert tehnic ing. Popescu Catalin
- tema de proiectare
- ridicarea topografică pusa la dispozitie de beneficiar
- studiul geotehnic pus la dispozitie de beneficiar
- configurația terenului
- existența limitelor de proprietate
- existența utilităților

La elaborarea proiectului tehnic de execuție s-au respectat soluțiile din documentația de avizare a lucrărilor de intervenție aprobată.

Proiectul cuprinde modernizarea Strazii Ardealul, pe tronsonul cuprins între strada Brancoveni si strada Horia, ciosca si Crisan, cu lungime totala de 590 m.

Nr. crt.	Denumire strada	Lungime strada (m) PT	Structura carosabil existent	Lățime propusa m	Suprafața carosabil mp
1	Ardealul	590	Pavaj din bolovani de râu	7	4130

Traseul în plan

Traseul în plan proiectat urmareste traseul pe cât este posibil traseul actual al străzilor cu încadrare în limitele de proprietate și limitele cadastrale.

Traseul proiectat al străzilor se suprapune în linii mari peste cele existente, evitându-se exproprierile.

Axa în plan

Axa în plan a străzilor a fost proiectată pentru o viteză de proiectare 25-40 km/h ținând cont de configurația fiecărei străzi în parte și de încadrarea în limitele de proprietate și cadastrale și cu posibilitatea asigurării la marginea platformei a scurgerii apelor.

Axa în plan este alcătuită dintr-o succesiune de aliniamente și curbe, urmărind axa existentă și îmbunătățindu-se, acolo unde este posibil, elementele geometrice pentru încadrarea în limitele acceptate de STAS 10144/3-91.

Au fost facute ușoare corecții de traseu pentru a corecta aliniamentele. De asemenea, au fost îmbunătățite curbele de racordare în plan existente calibrând bine platforma străzilor între limitele de

proprietate, astfel încât să încapă și celelalte elemente necesare (elemente pentru colectarea apelor, trotuare, etc.) fără însă a afecta proprietățile adiacente străzilor.

Profilul longitudinal

Profilul longitudinal proiectat urmărește profilul terenului existent.

Proiectarea în lung s-a asigurat în primul rând scurgerea apelor. S-a ținut seama de cotele impuse de racordurile la drumurile laterale precum și de necesitatea asigurării accesului la proprietățile adiacente străzilor.

Profilul longitudinal respecta:

- pasul minim de proiectare corespunzător vitezei de proiectare recomandate;
- razele de racordare în plan vertical sunt mai mari decât cele minime prevăzute de STAS 863/85 și STAS 10144/3-91 corespunzător vitezei de proiectare recomandate.

Prin trasarea liniei proiectate s-a urmărit de asemenea realizarea unui volum minim de terasamente.

Profilul transversal

Se va pleca de la prevederile STAS 10144/1-90 „Străzi. Profile transversale. Prescripții de proiectare”, pct. 3.1.2., adaptând profilul transversal la situația existentă.

Strada ce face obiectul prezentului contract este de categoria III și a fost proiectată cu două benzi de circulație, având partea carosabilă variabilă.

La străzi cu canalizare pluvială, cu încadrare cu borduri:

- STAS 10144/1-90 prevede pentru străzi de categoria a III-a, cu două benzi de circulație, o parte carosabilă de 6,00-7,00 m și trotuare de 1,00-3,00 m lățime, adiacente părții carosabile;
- STAS 10144/1-90 prevede pentru străzi de categoria a IV-a, cu o bandă de circulație, o parte carosabilă de 3,00-3,50 m și trotuare de 1,00 m lățime, adiacente părții carosabile.

La străzi fără canalizare pluvială:

- STAS 10144/1-90 prevede pentru străzi de categoria a III-a, cu două benzi de circulație, o parte carosabilă de 7,00 m, acostamente de 0,75 m, rigole cu lățimea de 1,0 m, zona pentru utilități de 1,5 m și trotuare de 0,75-1,25 m lățime;
- STAS 10144/1-90 prevede pentru străzi de categoria a IV-a, cu o bandă de circulație, o parte carosabilă de 3,00 m, acostamente de 0,75 m, rigole cu lățimea de 1,0 m.

La alcătuirea profilelor transversale tip se va ține seama și de poziția rețelelor aeriene și subterane existente astfel încât acestea să nu fie afectate.

Partea carosabilă în aliniament va avea panta în acoperiș de 2,5% și va fi încadrată de borduri din beton de ciment cu dimensiunea 20x25, clasa C30/37, așezate pe fundație din beton de ciment clasa C16/20.

Profilele transversale tip sunt prezentate în planșe și sunt specificate profilele tip care urmează să fie aplicate pe aceasta, precum și aplicabilitatea fiecărui profil tip.

Sistem rutier

Structurile rutiere pe fiecare stradă în parte sunt în conformitate soluțiile propuse în expertiza tehnică și documentația de avizare a lucrărilor de intervenție.

Soluțiile proiectate pentru partea carosabilă sunt următoarele:

- 4 cm strat de uzură BA 16 rul 50/70 PC (cu pietris concasat) conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008, (BAPC 16 conform AND 605);
- 6 cm BAD 22.4 leg 50/70 PC (cu pietris concasat) conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008, (BADPC 22.4 conform AND 605);
- 15 cm strat de piatră spartă conform SR EN 13242+A1:2008;

- 23 cm fundatie din balast conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- 7 cm nisip conform STAS 6400-84.

Dimensionarea structurii rutiere s-a făcut funcție de traficul prognozat, respectiv un trafic de calcul $N_c=0.10$ m.o.s. pentru o perioada de perspectiva de 10ani.

Fluxurile de circulație prezentate pe tipuri de vehicule au fost echivalate în vehicule echivalente cu sarcina de 115 KN pe osie.

Aceste structuri s-au verificat la acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț conform STAS 1709/1,2,3-90

Trotuare

Trotuarele sunt tratate într-un proiect separat.

Spatii verzi

Spatiile verzi sunt tratate într-un proiect separat.

Accese la proprietăți

Pentru a permite accesul la proprietăți, în dreptul acestora se va amenaja strada cu borduri coborâte cu lumina de 3cm.

Intersecții

Străzile laterale care se intersectează cu străzile studiate de vor amenaja pe o lungime de 10-15m, însă nu mai departe de limita cadastrală a străzii principale și pe lățimea existentă a acestora.

Structura rutieră propusă pentru străzile laterale este identica cu structura rutiera prevazuta pe strada modernizata.

Pentru amenajarea străzilor laterale vor fi prevăzute și alte operațiuni pentru modernizarea acestora: decapare structură rutieră, acolo unde este cazul sau frezarea asfaltului existent pentru a conferi continuitatea structurii rutiere de pe străzile principale.

Pentru accesul persoanelor cu dizabilități (handicap locomotor), la intersecții bordurile de încadrare se vor monta în poziția semiîngropată pentru a ușura trecerea acestor persoane. Lățimea rampei de trecere va fi de minim 1,5m, panta va fi de 5-8%, iar bordura îngropată va avea lumina de 3cm conform normelor.

Măsuri siguranța traficului

Semnalizări și marcaje

Proiectarea sistemului de semnalizare și marcaj este efectuată atât pentru traseul studiat cât și pentru căile de comunicații rutiere cu acces la aceasta. Au fost respectate prevederile SR 1848/7.

O atenție deosebită a fost acordată la proiectarea sistemului de semnalizare și marcaj în apropierea parcarilor, unde se vor efectua lucrări de marcaje la sol și de amplasare a indicatoarelor de circulație de toate categoriile.

O proiectare atentă a sistemului de semnalizare și marcaje concure la sporirea siguranței circulației atât pe traseul studiat cât și pe drumurile cu acces la aceasta, ducând în final la sporirea fluentei traficului având în vedere faptul că traficul va crește simțitor după realizarea acestei investiții. O avertizare și o informare corectă, vizibilă, sporește confortul conducătorului auto, duce la eliminarea stresului acestuia, eliminându-se confuziile și a manevrelor periculoase, în final a accidentelor și blocajelor.

Semnalizarea orizontală

O componentă principală a sistemului de orientare și dirijare a traficului auto o constituie marcajele realizate pe suprafața părții carosabile și pe alte elemente situate în apropierea acesteia. În acest proiect sunt detaliate și vom departaja aceste lucrări în funcție de rolul pe care acestea le au în dirijarea și orientarea circulației: marcaje longitudinale, care cuprind liniile de direcție și marcaj lateral,

liniile obligate de racordare. Cu acest marcaj se va realiza separarea sensurilor de circulație, delimitarea benzilor de circulație și a părții carosabile. Marcajele transversale se vor utiliza pentru a marca locurile de oprire, pentru avertizare privind reducerea vitezei la apropierea de zonele cu potențial pericol.

Semnalizarea verticală

Sistemul de semnalizare pe verticală s-a studiat cu atenție pentru a avea o concordanță între acesta și la sistemul de marcare orizontală, pentru a nu crea confuzii și interpretări greșite, pentru a fi citit cu ușurință atât pe timp de zi cât și pe timp de noapte. Realizarea unei semnalizări verticale eficiente trebuie să cuprindă indicatoare de avertizare, de obligativitate și indicatoare de informare și orientare. Vopseaua utilizată pentru realizarea marcajelor trebuie să aibă în proprietate antiderapante reflectorizante și să aibă o durată de viață cât mai ridicată (rezistente la uzură).

Pentru a împiedica apariția circulației necontrolate de oameni, trebuie luate măsuri prin prevederea de treceri de pietoni mai dese unde se observă aglomerări de pietoni.

Toate materialele utilizate (vopseaua de marcaj, portalele, indicatoare etc.) vor fi agrementate conform HGR 766/1997 și cele care nu sunt agrementate vor fi însoțite de Certificate de Calitate.

Semnalizarea rutieră pe timpul execuției

Pe timpul execuției lucrărilor se vor respecta prevederile din Normele Metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instruire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului aprobat prin Ordinul comun MI_MT nr. 1112/411.

Colectarea și evacuare ape pluviale

Amenajarea sistemelor de colectare și de dirijare a apelor pluviale se va realiza prin ridicarea la cota a gurilor de scurgere și a căminelor de vizitare, cât și amplasarea unor noi în cazul în care acestea sunt necesare, precum și realizarea pantei transversale pentru scurgerea apei la borduri și în profil longitudinal.

Au fost prevăzute guri de scurgere noi în punctele de minim unde nu existau pe stradă. De asemenea au fost prevăzute guri de scurgere noi pe străzi astfel încât distanța dintre 2 guri de scurgere să nu fie mai mare de 100m.

Scurgerea apelor se va face prin pante transversale și longitudinale, iar preluarea acestora se va face prin intermediul gaigerelor propuse în cadrul proiectului. Partea carosabilă a fost amenajată sub forma de « acoperis » cu valoarea de 2.5%. Se va evita staționarea apelor pluviale pe partea carosabilă.

De asemenea, gaigerele existente, amplasate în general în zona intersecțiilor cu străzi recent reabilitate, se vor decolma/curata.

Racordul gaigerelor/gurilor de scurgere la sistemul de canalizare existentă pe străzi se va executa cu acceptul și avizul detinatorului de canalizare, iar documentația tehnică necesară obținerii avizelor și acordurilor necesare în acest sens, se vor realiza de către beneficiarul proiectului de modernizare a strazilor, respectiv Primăria Municipiului Bailești.

Racord utilități publice

Investiția nu presupune lucrări care necesită racord la utilități și nu vor fi afectate utilitățile și rețelele de utilități din zona amplasamentului.

Alimentare cu apă: Nu este cazul

Canalizare menajeră: Nu este cazul

Alimentare cu energie electrică: Nu este cazul.

2.2.3 Trasarea lucrărilor

Trasarea lucrărilor se va face prin materializarea pe teren a punctelor caracteristice, furnizate prin coordonate STEREO 70 (același sistem în care a fost realizată și ridicarea topografică).

Punctele caracteristice vor fi în axul străzilor și vor fi materializate în teren.

De asemenea se va trasa kilometrajul, ampriza părții carosabile, a platformei și ampriza lucrării.

În cazul constatării unor neconcordanțe se va opri imediat lucrarea și se va înștiința beneficiarul și proiectantul.

2.2.4 Protejarea lucrărilor executate și a materialelor din șantier

Lucrările executate total sau parțial se vor proteja împotriva deteriorării datorate unor accidente sau intemperii. În acest sens se vor lua măsurile necesare pentru fiecare tip de lucrare în parte în conformitate și cu caietele de sarcini.

De asemenea se va avea grijă ca materialele să fie depozitate corespunzător până la punerea lor în operă.

Se vor realiza depozite sau platforme provizorii și se va avea grijă ca materialele să nu se deterioreze sau să se contamineze.

Protejarea lucrărilor executate și a materialelor pe șantier cade în sarcina Antreprenorului.

2.2.5 Organizarea de șantier

Organizarea de șantier se va amplasa în afara zonei de lucru, pe un teren liber de construcții aprobat de beneficiar.

Organizarea de șantier constă într-o incintă împrejmuită unde se vor realiza platforme din balast și containere pentru depozitarea materialelor și desfășurarea unor activități în vederea bunei organizări a șantierului.

Datorită faptului că transportul materialelor este prevăzut să se facă pe drumurile publice, trebuie luate măsuri ca lucrările să nu creeze factori perturbatori de deranjare a stării actuale a acestora.

Pentru aceasta va trebui asigurată o curățenie permanentă în șantier iar la intrarea pe drumurile asfaltate se va face controlul stării pneurilor autobasculantelor și a celorlalte autovehicule ce vin din șantier precum și starea încărcăturii.

Manipularea materialelor (ciment, nisip) în organizarea de șantier se va face astfel încât pierderile în atmosferă să fie minime.

Schimbul de ulei și alimentarea cu carburanți se va face numai în locuri special amenajate, pentru a nu se polua solul și apele subterane.

După finalizarea lucrărilor executantul va efectua lucrări de refacere ecologică a terenului pe care a fost amplasată organizarea de șantier iar lucrările provizorii vor fi dezafectate și amplasamentul va fi curățat.

Întocmit,
Ing. Daniel Niță

*Uprimor cu obiectul de primor
Nistor Andrei*



*Secretar general
Mitrea Iustina*

DEVIZ GENERAL

al obiectivului de investiții

Modernizarea și reabilitarea infrastructurii rutiere utilizate prioritar pentru transportul public de persoane urban Strada Ardealul, Municipiul Bailești, județul Dolj

Actualizat HG 1116 nov 2023/act feb 2024

Actualizat HG 1116 NOV 2023act feb 2024				
Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
CAPITOLUL 1 Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului				
1.1	Obținerea terenului	-	-	-
1.2	Amenajarea terenului	-	-	-
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială	-	-	-
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	-	-	-
TOTAL CAPITOL 1		-	-	-
CAPITOLUL 2 Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții				
2	Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții	-	-	-
TOTAL CAPITOL 2		-	-	-
CAPITOLUL 3 Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică				
3.1	Studii	-	-	-
3.1.1	Studii de teren	-	-	-
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	-	-	-
3.1.3	Alte studii specifice	-	-	-
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	-	-	-
3.3	Expertizare tehnică	-	-	-
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor, auditul de siguranța rutiera	-	-	-
3.5	Proiectare	6.822,52	1.296,28	8.118,80
3.5.1	Temă de proiectare	-	-	-
3.5.2	Studiu de fezabilitate	-	-	-
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	-	-	-
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	1.350,00	256,50	1.606,50
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	480,00	91,20	571,20
3.5.6	Proiect tehnic și detalii de execuție	4.992,52	948,58	5.941,10
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	2.000,00	380,00	2.380,00
3.7	Consultanță	-	-	-
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	-	-	-
3.7.2	Auditul financiar	-	-	-
3.8	Asistență tehnică	9.755,66	1.853,58	11.609,24
3.8.1	Asistență tehnică din partea proiectantului	3.155,66	599,58	3.755,24
3.8.1.1	pe perioada de execuție a lucrărilor	1.355,66	257,58	1.613,24
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	1.800,00	342,00	2.142,00
3.8.2	Dirigenție de șantier	3.600,00	684,00	4.284,00
3.8.3	Coordonator în materie de securitate si sanatate --- conform Hotararii Guvernului nr. 300/2006, cu modificarile si completarile ulterioare	3.000,00	570,00	3.570,00
TOTAL CAPITOL 3		18.578,18	3.529,86	22.108,04

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
CAPITOLUL 4 Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1	Construcții și instalații	1.183.380,78	224.842,35	1.408.223,13
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	-	-	-
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	-	-	-
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	-	-	-
4.5	Dotări	-	-	-
4.6	Active necorporale	-	-	-
TOTAL CAPITOL 4		1.183.380,78	224.842,35	1.408.223,13
CAPITOLUL 5 Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de șantier	27.253,18	5.178,10	32.431,28
5.1.1	Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	27.253,18	5.178,10	32.431,28
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării șantierului	-	-	-
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	13.316,97	-	13.316,97
5.2.1	Comisiioanele și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	-	-	-
5.2.2	Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții	6.053,17	-	6.053,17
5.2.3	Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții	1.210,63	-	1.210,63
5.2.4	Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor	6.053,17	-	6.053,17
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/deșfiintare	-	-	-
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute	2.015,85	383,01	2.398,86
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	-	-	-
TOTAL CAPITOL 5		42.586,00	5.561,11	48.147,11
CAPITOLUL 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste				
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	-	-	-
6.2	Probe tehnologice și teste	-	-	-
TOTAL CAPITOL 6		-	-	-
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)	306.803,04	58.292,58	365.095,62
7.2	Cheltuieli pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de pret	-	-	-
TOTAL CAPITOL 7		306.803,04	58.292,58	365.095,62
TOTAL GENERAL		1.551.348,00	292.225,90	1.843.573,90
Din care C+M (1.2, 1.3, 2, 4.1, 4.2 și 5.1.1)		1.210.633,96	230.020,45	1.440.654,41
Data: 12.02.2024 Beneficiar/Investitor, MUNICIPIUL BAILESTI		Intocmit, SEDA DESIGN SERVICES		

Ucprimor nu dubitate primor

Martian Amal



Secretar general
Mitrea Justina

