



HOTARARE

NR 9/19.02.2025

Privind aprobarea executarii unor lucrari suplimentare la proiectul denumit Modernizare drumuri de interes local, in comuna Madarjac.

Consiliul Local al comunei Madarjac, judetul Iasi, intrunit astazi 19.02.2025, in sedinta ordinara, la care au participat un numar de 11 consilieri in functie,

Avand in vedere:

- Referatul de aprobare nr. 559/12.02.2025, al primarului comunei Madarjac, prin care sustine necesitatea executarii unor lucrari suplimentare la proiectul denumit Modernizarea drumuri de interes local in comuna Madarjac, judetul Iasi;
- Nota de constatare nr. 1/04.12.2024 , referitor la Contractul de executie lucrari nr. 1488/03.06.2024, incheiat intre S.C. DANILIN XXL S.R.L. SI COMUNA MADARJAC, JUDEȚUL IASI, semnata de catre Dirigintele de santier, care face parte integranta din prezenta Hotarare;

In temeiul art. 129 alin. (1), alin.(2) lit b), alin. (4) lit a), art. 139 alin. (3) lit a), art. 196 alin. (1) lit a) din OUG nr. 57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificarile si completarile ulterioare,

HOTARASTE

Art. 1. Se aproba executarea unor lucrari suplimentare la proiectul denumit Modernizare drumuri de interes local, in comuna Madarjac, judetul Iasi

Art.6. Cu ducerea la indeplinire a prezentei, se desemneaza Primarul comunei Madarjac;

Art.7. Prezenta Hotarare poate fi atacata de catre cei interesati, la instanta de contencios administrativ, in conditiile Legii nr. 544/2004, cu modificarile ulterioare;

Art.8. Secretarul General al comunei Madarjac, judetul Iasi, va transmite o copie catre Institutia Prefectului judetul Iasi, Primarului Comunei Madarjac, Va face publica Hotararea prin urcare pe site-ul Primariei si pe M.O.L. Madarjac

PRESEDINTE DE SEDINTA

Consilier local

SANDU Marius Dorinel



Contrasemnez pentru legalitate

Secretar General UAT

Jr. Ioan Haraga



R O M Â N I A
JUDEȚUL IAȘI
COMUNA MĂDĂRJAC

Adresa: sat/com. Mădărjac, județul Iași, C.U.I. 4540470, Tel/Fax: 0232/724921,
e-mail: primariamadarjac@yahoo.com, www.comunamadarjac.ro

Număr 559
Data 12.02.2025

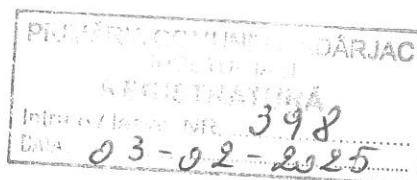
PROIECT DE HOTĂRÂRE

privind aprobarea executării unor lucrări suplimentare la proiectul denumit Modernizare drumuri de interes local în comuna Mădărjac, județul Iași.

Viceprimarul comunei Mădărjac, Costică VIERIU, în conformitate cu dispozițiile O.U.G. 57/2019 privind Codul administrativ, având în vedere nota de constatare nr. 398/2025 întocmită de către reprezentanții executantului SC DANLIN XXL SRL și confirmată de către dirigințele de șantier prin care se arată necesitatea executării unor lucrări suplimentare la proiectul mai sus menționat, propun Consiliului Local aprobarea executării lucrărilor suplimentare propuse în nota de constatare, anexă la prezentul.

12.02.2025

VICEPRIMAR,
COSTICĂ VIERIU



Nota de constatare nr. 1 din 04.12.2024

Referitor la contractul de executie lucrări nr. 1488 / 03.06.2024 având ca obiectiv:

"MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA MADARJAC, JUDETUL IASI"

încheiat între: S.C. DANLIN XXL S.R.L. și COMUNA MADARJAC, JUD. IASI

Urmare a analizei soluțiilor proiectate și a constatărilor efectuate pe parcursul execuției lucrărilor în raport cu situația existentă din teren la momentul trasarii și realizării lucrărilor a rezultat necesitatea adaptării a unor elemente proiectate față de condițiile existente.

În urma vizitei în teren se solicită reanalizarea sectoarelor de aplicare santurilor/rigolelor și amplasarea elementelor de colectare și evacuare a apelor în funcție de configurația terenului din ampriza drumurilor, existentă pe amplasament la momentul realizării lucrărilor. Pentru adaptarea la teren în principal din cauza cotelor dinspre proprietăți, dar și în vederea sporirii lățimii platformei drumului:

Astfel, după parcurgerea traseelor strazilor mai jos menționate s-a solicitat reanalizarea următoarelor categorii de lucrări:

A. Conform analizei pe teren în momentul desfășurării lucrărilor de terasamente, sunt necesare modificări punctuale în ceea ce privește realizarea podetelor transversale/laterale pe amplasament, pentru încadrarea în condițiile existente, optimizarea colectării apelor pluviale și îmbunătățirea evacuării lor spre emisari, după cum urmează:

1. DC 37A (km 0+020-2+981):

-se va analiza montarea unui podet lateral tubular D400, L=10.0m, la poziția km 0+690-stanga pentru a asigura continuizarea rigolei din beton în dreptul drumului lateral;

-se va analiza executia podetului transversal tubular D1000, L=7.5m de la km 1+607 pe o lungime de L=10.0m, fata de L=7.5m conform proiect tehnic, astfel se va evita inglobarea timpanelor în zona acostamentelor datorita pozitionarii în plan;

-se constata ca podetul transversal de la pozitia 1+807 nu este colmatat si prezinta stare tehnica buna, se va analiza renuntarea la podetul proiectat D800, L=7.5m;

-în corelare cu solicitările de mai jos (tabel nr.1) cu privire la executia sectiunilor de scurgere în lungul drumului, la pozitia km 1+890-stanga este necesara montarea unui podet lateral tubular D600, în lungime de L=10.0m, precum și la pozitia km 2+241-stanga un podet lateral D400, L=7.5m pentru a asigura trecerea de o parte și de alta a apelor meteorice în dreptul drumurilor laterale;

-la pozitia km 2+672 se constata existenta unui podet transversal în stare avansata de degradare, în acest sens se va analiza montarea unui podet transversal tubular nou D600, în lungime de L=7.5m.

2. DCL 430 (km 0+000-0+990):

-datorita configuratiei terenului din intersectia cu drumul principal și a pantelor longitudinale, se solicita renuntarea la executia podetului transversal tip rigola carosabila, în lungime de L=10.20m de la km 0+000; pe partea dreapta este asigurata scurgerea la podetul transversal existent pe drumul principal iar pe partea stanga scurgerea apelor pluviale pe zona de racordare în lungul drumului principal;

-pentru o descarcare controlata a apelor datorita pantelor pasilor de proiectare se va analiza montarea unui podet lateral D400, în lungime L=10.0m la pozitia km 0+307-dreapta;

-la pozitia km 0+705-dreapta se constata existenta unui podet lateral, acesta prezinta timpane din beton degradat ce necesita refacere/reparatii;

Este necesara adaptarea dimensiunilor elementelor de capăt precum timpane, camere de cădere, ținând cont de spatiul disponibil precum si liniștirea, evacuarea apelor meteorice.

B. Optimizări/imbunatatiri în ceea ce privește realizarea **dispozitivelor de scurgere a apelor + acostamente** in lungul tronsoanelor supuse modernizarii: tinand cont de solicitarile beneficiarului pentru încadrarea în condiționările existente, pentru imbunatatirea latimii platformei drumurilor, colectarea apelor pluviale si descarcarea controlata prin executia racordarilor/prelungirilor la dispozitive existente precum si îmbunătățirea evacuării către emisari conform analiza de mai jos;

Astfel, detaliem lungimile analizate domeniilor de aplicare ale construcțiilor anexe elementelor in profil transversal (acostamente, rigole din beton):

Tabel nr.1

Stanga proiect				Dreapta proiect			
Poziție km		Tip element	Lungime [m]	Poziție km		Tip element	Lungime [m]
început	sfârșit			început	sfârșit		
1. DC 37A (km 0+020-2+981):							
0+000	0+020	Rigola existenta	20.0	0+000	0+020	Rigola existenta	20.0
0+020	0+940	Rigola betonata +Ac. beton l=0.5-0.75m	920.0	0+020	0+064	Rigola betonata +Ac. beton l=0.5-0.75m	44.0
0+940	1+237	Ac. balast l=0.50m	297.0	0+064	0+494	Ac. balast l=0.50m	430.0
1+237	2+500	Rigola betonata +Ac. beton l=0.5-0.75m	1263.0	0+494	0+540	Pereu protectie taluz g=15cm	46.0
2+500	3+015	Ac. balast l=0.50m	515.0	0+540	0+587	Ac. balast l=0.50m	47.0
				0+587	0+624	Rigola betonata +Ac. beton l=0.5-0.75m	37.0
				0+624	1+610	Ac. balast l=0.50m	986.0
				1+610	1+614	Rigola betonata +Ac. beton l=0.5-0.75m	4.0
				1+614	1+814	Ac. balast l=0.50m	200.0
				1+814	2+610	Rigola betonata +Ac. beton l=0.5-0.75m	796.0
				2+610	3+015	Ac. balast l=0.50m	405.0
2. DCL 430 (km 0+000-0+990):							
0+000	0+410	Rigola betonata +Ac. beton l=0.5-0.75m	410.0	0+000	0+003	Rigola existenta	3.0
0+410	0+446	Rigola de acostament, l=0.75m	36.0	0+003	0+410	Rigola betonata +ac beton l=0.5-0.75m	407.0
0+446	0+990	Ac. balast l=0.50m	544.0	0+410	0+446	Rigola de acostament, l=0.75m	36.0
				0+446	0+990	Rigola betonata + Ac. beton l=0.5-0.75m	544.0

Note:

1. DC 37A (km 0+020-2+981):

-intre pozitiile km 0+020-0+940-stanga: datorita cotelor dinspre proprietati, a debitelor de apa preconizate dar si pentru a realiza continuate dispozitivelor de scurgere inclusiv pe segmentul de sectorul de drum existent cuprins intre km 0+231-0+382 se va analiza executia unei rigole din beton + ac. din beton deoarece dispozitivele existente sunt degradate si colmatate iar intre km 0+382-0+690-stanga inlocuirea rigolei de acostament, conform tabel nr.1;

-intre pozitiile km 0+940-1+237-stanga, km 2+500-2+981-stanga si 2+500-2+981-stanga: datorita zonei profilului de drum in rambleu dar si a configuratiei scurgerii apelor meteorice se va analiza executia acostamentului din balast in latime de l=0.5m fata de l=0.0-0.25m conform proiect tehnic;

-intre pozitiile km 1+470-2+500-stanga: tinand cont de panta in profil longitudinal a drumului, se va analiza inlocuirea rigolei de pamant cu rigola protejata cu beton iar pentru a se realiza descarcarea la podete si inlocuirea rigolei de acostament intre pozitiile km 1+807-2+490-stanga cu sectiune din beton tip rigola triunghiulara din beton;

-intre pozitiile km 0+020-0+064-dreapta: pentru conexiunea la rigola triunghiulara existenta si dirijarea controlata a apelor in intersectie se va analiza inlocuirea rigolei de acostament cu rigola din beton;

-intre pozitiile km 0+064-0+494-dreapta: se va analiza optimizarea dispozitivelor de scurgere prin inlocuire cu acostament de balast, deoarece apele meteorice sunt ghidate prin intermediul pantelor transversale catre partea stanga;

-intre pozitiile km 0+494-0+540-dreapta: datorita inaltimii rambleului de drum, se va analiza protectia hidrotehnica a acestuia cu pereu din beton conform tabel nr.1;

-intre km 0+540-0+587-dreapta: deoarece la piciorul taluzului exista un sant de pamant care asigura scurgerea apelor la podete, se va analiza renuntarea la rigola de acostament si executia doar a unui acostament de balast l=0.5m;

-intre pozitiile km 0+587-2+981-dreapta: in concordanta cu podetele de descarcare si protectia la spalarea straturilor rutiere datorita pantelor in profil longitudinal se va analiza dispunerea acostamentelor de balast si a rigolelor de beton la situatia reala din teren;

C. Latimi in profil transversal: Ca urmare a spațiului existent după realizarea lucrărilor de terasamente, în scopul creșterii siguranței în exploatare, beneficiarul solicită analizarea posibilității de realizare a părții carosabile conform latimi de mai jos, iar in cazul obstacolelor fixe (stalpi, garduri) este necesara ingustarea suprafetei de circulatie prin executia variabila a acostamentelor consolidate, astfel:

1. DC 37A (km 0+020-2+981):

-intre pozitiile km 0+020-0+050 se solicita ca latimea platformei drumului sa se compuna din: 4.00m+2x Ac. consolidate l=0.50-0.75m + 2 x elemente conform tabel nr.1;

-intre pozitiile km 0+382-0+690 se solicita ca latimea platformei drumului sa se compuna din: 4.00m+2x Ac. consolidate l=0.0-0.25 + 2 x elemente conform tabel nr.1;

2. DCL 430 (km 0+000-0+990):

-intre pozitiile km 0+000-0+080 se solicita ca latimea platformei drumului sa se compuna din: 4.00m+2x Ac. consolidate l=0.50-0.75m + 2 x elemente conform tabel nr. 1;

-intre pozitiile km 0+080-0+440 se solicita ca latimea platformei drumului sa se compuna din: 4.00m+ Ac. consolidat pe partea stanga cu latimea l=0.50-0.75m + 2 x elemente conform tabel nr. 1;

D. SUPRAFETE IMPERMEABILIZATE: Pe capatul drumului DC37A modernizat prin proiect, este necesară realizarea unei impermeabilizări a carosabilului existent pe o suprafață suplimentară pentru asigurarea planeitatii, se constata degradari structurale care se pot extinde pe zona de final al proiectului datorita infiltratiilor din precipitatii, astfel conform situatiei in teren la momentul actual, se considera necesare urmatoarele:

1. DC 37A (km 0+020-2+981):

-pe segmentul cuprins intre 2+981-3+015 este necesara impermeabilizare cu structura rutiera, in suprafata de aproximativ S=172.00mp;

E. STRAT DE UZURA:

Conform proiect tehnic suprafata de rulare se va executa din beton asfaltic tip BAPC16/MAS16 in grosime de 4.0cm, aplicabilitatea mixturii stabilizate cu fibre fiind pentru sectoarele cu declivitati ale pasilor proiectati >7%: Astfel se doreste evidentierea domeniului de aplicare cu **strat de uzura din MAS16 avand in vedere si continuitatea de turnare a acestuia:** aplicabilitate pe **DC 37A km 0+690-1+460;**

F. DRUMURI LATERALE: după ce a fost realizata sapatura pentru realizarea traseului drumurilor proiectate este necesară adaptarea unui drum lateral la cerințele impuse de condițiile in situu, astfel:

Conform proiect		Conform nota de constatare			
Nr. Crt.	Drum lateral (pozitie km/parte)	Lungime (m)	Ac. stanga	Ac. dreapta	Observatii
1. DCL 430 (km 0+000-0+990):					
1	0+304-dreapta	65.0	Acostament balast l=0.5	Acostament balast l=0.5	Se va avea in vedere amenajarea drumului lateral pe o lungime de L=65.0m, datorita configuratiei intersectiei la momentul executiei, este necesara conexiune pe o lungime mai mare, zona intersectiei devine aproape impracticabila in perioada ploioasa. Avantaj conexiune cu alt drum.

G. PLATFORME DE INCRUCISARE:

1. DC 37A (km 0+020-2+981):

-platforma de incrucisare de la km 1+840-1+870-stanga se propune relocarea la km 1+965-1+995-stanga, se va imbunatatii circulatia in zona scolii;

H. ACCESE LA PROPRIETATI: În vederea asigurării accesului la proprietati se solicita analiza asigurării accesului prin intermediul unor dale din beton armat conform proiect tehnic. Urmare a reconfigurării traseelor și secțiunilor de rigole s-au reinventariat numărul total de accese necesare a se executa, iar datorita cotelor la proprietati unele accese sunt necesar a se executa în trepte:

1. DC 37A (km 0+020-2+981):

- 121 bucati accese tip placa beton armat;
- 12 bucati tip trepta, g=20cm;

2. DCL 430 (km 0+000-0+990):

- 86 bucati accese tip placa beton armat;
- 51 bucati tip trepta, g=20cm;

I. SEMNALIZARE RUTIERA: Tinand cont de clasa tehnica a drumurilor modernizate, de intensitatea traficului, de viteza redusa de proiectare precum și de categoria de drumuri locale încadrate conform Ordin 1296, se va analiza montajul indicatoarelor rutiere conform tabel de mai jos. În asociere cu planul de semnalizare dar și cu corecții necesare planului de situatie;

Nr. Crt.	Drum	Indicator (Figura)	Cantitate conform oferta (buc)	Cantitate conform plan semnalizare (buc)	Cantitate conform Analiza Nota constatare (buc)	Cantitate masurata in - /+ indicatoare conform plan de semnalizare (buc)
0	1	2	3	4	5	6=5-4
1	DC 37A (km 0+020-2+981)	G2	122	24	4	-20
2		B2		13	13	0
3		C29		22	22	0
4		A22		1	2	+1
5		A6		48	48	0
6		A4		5	5	0
7		B3		2	2	0
8		A5		8	8	0
9		A3		4	4	0
10		A1		2	2	0
11		A2		2	2	0
12		A23		2	2	0
13		C45		1	1	0
14		A8		6	6	0
15		A7		8	8	0
TOTAL DC 37A			122	148	129	-19
16	DCL 430 (km 0+000-0+990)	G2	35	10	2	-8
17		C29		8	8	0
18		B2		5	2	-3
19		A22		1	1	0
20		A3		4	4	0
21		A6		8	8	0
22		A5		2	2	0
23		C36		1	1	0
TOTAL DCL 430			35	39	28	-11
TOTAL (buc)			157	187	157	-30

Datorita latimii reduse a drumurilor laterale și a intensitatii pietonale, beneficiarul solicita renunțarea la executia trecerilor de pietoni pe 14buc drumuri laterale conform tabel de mai sus, fapt pentru care este nevoie de renunțarea la un total de 20+8=28buc de indicatoare G2 "Trecere pentru pietoni";

Pe drumul DC37A la trecerea de pietoni km 0+000 este nevoie de suplimentarea cu un indicator „A22-Presemnalizare trecere pietoni” la km 0+020-dreapta;

In conformitate cu normele in vigoare, conditiile tehnice pentru materiale de marcaj pot fi optimizate in functie de clasa tehnica a drumurilor si de tipul liniei de marcaj. In acest caz se propune a se analiza inlocuirea marcajului de tip bicomponent conform oferta financiara cu marcaj din vopsea monocomponenta care se utilizeaza in special la realizarea marcajelor de tip "I" acest tip de marcaj fiind preponderent si in proiectul tehnic;

Urmare a calcului estimativ intocmit de catre Antreprenor se constata necesitatea majorarii valorii de contract.

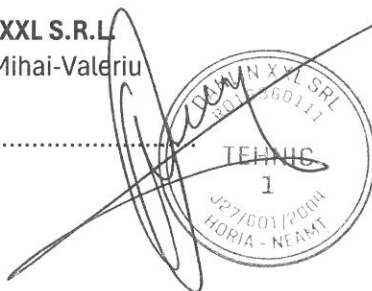
Aceste liste de cantati in plus necesare a se executa sunt reprezentate de constructia unor rigole de beton incadrate separat si justificate prin atasamente si tinand cont de accesibilitatea la proprietati in stransa legatura cu sectiunile de beton.

Prin urmare modificarea valorii de contract ca urmare a unor circumstante de preventie a degradrilor posibile la nivelul acostamentelor neprotejate in cazul conditiilor meteo defavorabile precum si din punct de vedere tehnic pentru o descarcare controlata a apelor meteorice tinand cont de adaptarea proiectului tehnic la realitatea din teren la momentul lucrarilor de executie s-a recurs la solicitarea de a analiza realizarea acestor rigole de beton si accese la proprietati cu impact financiar mai mic fata de pragurile corespunzatoare tipului de contract;

Aceste modificari apartin unor circumstante care nu puteau fi prevazute de Autoritatea Contractanta asa cum reiese din legile nr.98 si nr.99 din 2016 cu respectarea unor conditii de modificare care nu afecteaza caracterul general al contractului iar cresterea pretului nu depaseste 50% din valoarea contractului, valoarea fiind cu mult sub acest procent, suma cu valoarea scazuta cu incadrare in modificare nesubstantiala.

Urmare a celor constatate si discutate, rugam proiectantul sa dispuna solutii privind posibilitatea materializării măsurilor menționate mai sus, pe baza unei dispoziții de șantier ce va fi supusa aprobării beneficiarului si însușita de toți factorii implicați.

Antreprenor,
S.C. DANLIN XXL S.R.L.
ing. Oancea Mihai-Valeriu



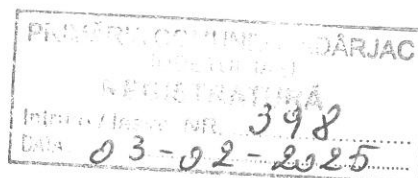
DIRIGINTE DE ȘANTIER

ing. Luca Căstănel



Proiectant,
S.C. ROAD VISION S.R.L.
Sef proiect: ing. Chicuș Claudiu

Beneficiar,
Comuna Mădârjac, județul Iași
Primar,
Ghebuță Dan



Nota de constatare nr. 1 din 04.12.2024

Referitor la contractul de executie lucrări nr. 1488 / 03.06.2024 având ca obiectiv:

"MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL IN COMUNA MADARJAC, JUDETUL IASI"

Încheiat între: S.C. DANLIN XXL S.R.L. și COMUNA MADARJAC, JUD. IASI

Urmare a analizei soluțiilor proiectate și a constatărilor efectuate pe parcursul execuției lucrărilor în raport cu situația existentă din teren la momentul trasării și realizării lucrărilor a rezultat necesitatea adaptării a unor elemente proiectate față de condițiile existente.

În urma vizitei în teren se solicită reanalizarea sectoarelor de aplicare santurilor/rigolelor și amplasarea elementelor de colectare și evacuare a apelor în funcție de configurația terenului din ampriza drumurilor, existentă pe amplasament la momentul realizării lucrărilor. Pentru adaptarea la teren în principal din cauza cotelor dinspre proprietăți, dar și în vederea sporirii lățimii platformei drumului:

Astfel, după parcurgerea traseelor strazilor mai jos menționate s-a solicitat reanalizarea următoarelor categorii de lucrări:

A. Conform analizei pe teren în momentul desfășurării lucrărilor de terasamente, sunt necesare modificări punctuale în ceea ce privește realizarea podetelor transversale/laterale pe amplasament, pentru încadrarea în condițiile existente, optimizarea colectării apelor pluviale și îmbunătățirea evacuării lor spre emisari, după cum urmează:

1. DC 37A (km 0+020-2+981):

-se va analiza montarea unui podet lateral tubular D400, L=10.0m, la poziția km 0+690-stanga pentru a asigura continuarea rigolei din beton în dreptul drumului lateral;

-se va analiza executia podetului transversal tubular D1000, L=7.5m de la km 1+607 pe o lungime de L=10.0m, fata de L=7.5m conform proiect tehnic, astfel se va evita inglobarea timpanelor in zona acostamentelor datorita pozitionarii in plan;

-se constata ca podetul transversal de la pozitia 1+807 nu este colmatat si prezinta stare tehnica buna, se va analiza renuntarea la podetul proiectat D800, L=7.5m;

-in corelare cu solicitarile de mai jos (tabel nr.1) cu privire la executia sectiunilor de scurgere in lungul drumului, la pozitia km 1+890-stanga este necesara montarea unui podet lateral tubular D600, in lungime de L=10.0m, precum si la pozitia km 2+241-stanga un podet lateral D400, L=7.5m pentru a asigura trecerea de o parte si de alta a apelor meteorice in dreptul drumurilor laterale;

-la pozitia km 2+672 se constata existenta unui podet transversal in stare avansata de degradare, in acest sens se va analiza montarea unui podet transversal tubular nou D600, in lungime de L=7.5m.

2. DCL 430 (km 0+000-0+990):

-datorita configuratiei terenului din intersectia cu drumul principal si a pantelor longitudinale, se solicita renuntarea la executia podetului transversal tip rigola carosabila, in lungime de L=10.20m de la km 0+000; pe partea dreapta este asigurata scurgerea la podetul transversal existent pe drumul principal iar pe partea stanga scurgerea apelor pluviale pe zona de racordare in lungul drumului principal;

-pentru o descarcare controlata a apelor datorita pantelor pasilor de proiectare se va analiza montarea unui podet lateral D400, in lungime L=10.0m la pozitia km 0+307-dreapta;

-la pozitia km 0+705-dreapta se constata existenta unui podet lateral, acesta prezinta timpene din beton degradat ce necesita refacere/reparatii;

Este necesara adaptarea dimensiunilor elementelor de capăt precum timpane, camere de cădere, ținând cont de spatiul disponibil precum si liniștirea, evacuarea apelor meteorice.

B. Optimizări/imbunatatiri în ceea ce privește realizarea **dispozitivelor de scurgere a apelor + acostamente** in lungul tronsoanelor supuse modernizării: tinand cont de solicitarile beneficiarului pentru încadrarea în condiționările existente, pentru imbunatatirea latimii platformei drumurilor, colectarea apelor pluviale si descarcarea controlata prin executia racordarilor/prelungirilor la dispozitive existente precum si îmbunătățirea evacuării către emisari conform analiza de mai jos;

Astfel, detaliem lungimile analizate domeniilor de aplicare ale construcțiilor anexe elementelor in profil transversal (acostamente, rigole din beton):

Tabel nr.1

Stanga proiect				Dreapta proiect			
Poziție km		Tip element	Lungime [m]	Poziție km		Tip element	Lungime [m]
început	sfârșit			început	sfârșit		
1. DC 37A (km 0+020-2+981):							
0+000	0+020	Rigola existenta	20.0	0+000	0+020	Rigola existenta	20.0
0+020	0+940	Rigola betonata +Ac. beton l=0.5-0.75m	920.0	0+020	0+064	Rigola betonata +Ac. beton l=0.5-0.75m	44.0
0+940	1+237	Ac. balast l=0.50m	297.0	0+064	0+494	Ac. balast l=0.50m	430.0
1+237	2+500	Rigola betonata +Ac. beton l=0.5-0.75m	1263.0	0+494	0+540	Pereu protectie taluz g=15cm	46.0
2+500	3+015	Ac. balast l=0.50m	515.0	0+540	0+587	Ac. balast l=0.50m	47.0
				0+587	0+624	Rigola betonata +Ac. beton l=0.5-0.75m	37.0
				0+624	1+610	Ac. balast l=0.50m	986.0
				1+610	1+614	Rigola betonata +Ac. beton l=0.5-0.75m	4.0
				1+614	1+814	Ac. balast l=0.50m	200.0
				1+814	2+610	Rigola betonata +Ac. beton l=0.5-0.75m	796.0
				2+610	3+015	Ac. balast l=0.50m	405.0
2. DCL 430 (km 0+000-0+990):							
0+000	0+410	Rigola betonata +Ac. beton l=0.5-0.75m	410.0	0+000	0+003	Rigola existenta	3.0
0+410	0+446	Rigola de acostament, l=0.75m	36.0	0+003	0+410	Rigola betonata +ac beton l=0.5-0.75m	407.0
0+446	0+990	Ac. balast l=0.50m	544.0	0+410	0+446	Rigola de acostament, l=0.75m	36.0
				0+446	0+990	Rigola betonata + Ac. beton l=0.5-0.75m	544.0

Note:

1. DC 37A (km 0+020-2+981):

-intre pozitiile km 0+020-0+940-stanga: datorita cotelor dinspre proprietati, a debitelor de apa preconizate dar si pentru a realiza continuitate dispozitivelor de scurgere inclusiv pe segmentul de sectorul de drum existent cuprins intre km 0+231-0+382 se va analiza executia unei rigole din beton + ac. din beton deoarece dispozitivele existente sunt degradate si colmatate iar intre km 0+382-0+690-stanga inlocuirea rigolei de acostament, conform tabel nr.1;

-intre pozitiile km 0+940-1+237-stanga, km 2+500-2+981-stanga si 2+500-2+981-stanga: datorita zonei profilului de drum in rambleu dar si a configuratiei scurgerii apelor meteorice se va analiza executia acostamentului din balast in latime de l=0.5m fata de l=0.0-0.25m conform proiect tehnic;

-intre pozitiile km 1+470-2+500-stanga: tinand cont de panta in profil longitudinal a drumului, se va analiza inlocuirea rigolei de pamant cu rigola protejata cu beton iar pentru a se realiza descarcarea la podete si inlocuirea rigolei de acostament intre pozitiile km 1+807-2+490-stanga cu sectiune din beton tip rigola triunghiulara din beton;

-intre pozitiile km 0+020-0+064-dreapta: pentru conexiunea la rigola triunghiulara existenta si dirijarea controlata a apelor in intersectie se va analiza inlocuirea rigolei de acostament cu rigola din beton;

-intre pozitiile km 0+064-0+494-dreapta: se va analiza optimizarea dispozitivelor de scurgere prin inlocuire cu acostament de balast, deoarece apele meteorice sunt ghidate prin intermediul pantelor transversale catre partea stanga;

-intre pozitiile km 0+494-0+540-dreapta: datorita inaltimii rambleului de drum, se va analiza protectia hidrotehnica a acestuia cu pereu din beton conform tabel nr.1;

-intre km 0+540-0+587-dreapta: deoarece la piciorul taluzului exista un sant de pamant care asigura scurgerea apelor la podete, se va analiza renuntarea la rigola de acostament si executia doar a unui acostament de balast l=0.5m;

-intre pozitiile km 0+587-2+981-dreapta: in concordanta cu podetele de descarcare si protectia la spalarea straturilor rutiere datorita pantelor in profil longitudinal se va analiza dispunerea acostamentelor de balast si a rigolelor de beton la situatia reala din teren;

C. Latimi in profil transversal: Ca urmare a spațiului existent după realizarea lucrărilor de terasamente, în scopul creșterii siguranței în exploatare, beneficiarul solicită analizarea posibilității de realizare a părții carosabile conform latimi de mai jos, iar in cazul obstacolelor fixe (stalpi, garduri) este necesara ingustarea suprafetei de circulatie prin executia variabila a acostamentelor consolidate, astfel:

1. DC 37A (km 0+020-2+981):

-intre pozitiile km 0+020-0+050 se solicita ca latimea platformei drumului sa se compuna din: 4.00m+2x Ac. consolidate l=0.50-0.75m + 2 x elemente conform tabel nr.1;

-intre pozitiile km 0+382-0+690 se solicita ca latimea platformei drumului sa se compuna din: 4.00m+2x Ac. consolidate l=0.0-0.25 + 2 x elemente conform tabel nr.1;

2. DCL 430 (km 0+000-0+990):

-intre pozitiile km 0+000-0+080 se solicita ca latimea platformei drumului sa se compuna din: 4.00m+2x Ac. consolidate l=0.50-0.75m + 2 x elemente conform tabel nr. 1;

-intre pozitiile km 0+080-0+440 se solicita ca latimea platformei drumului sa se compuna din: 4.00m+ Ac. consolidat pe partea stanga cu latimea l=0.50-0.75m + 2 x elemente conform tabel nr. 1;

D. SUPRAFEȚE IMPERMEABILIZATE: Pe capatul drumului DC37A modernizat prin proiect, este necesară realizarea unei impermeabilizări a carosabilului existent pe o suprafață suplimentară pentru asigurarea planeității, se constata degradari structurale care se pot extinde pe zona de final al proiectului datorita infiltratiilor din precipitatii, astfel conform situatiei in teren la momentul actual, se considera necesare urmatoarele:

1. DC 37A (km 0+020-2+981):

-pe segmentul cuprins intre 2+981-3+015 este necesara impermeabilizare cu structura rutiera, in suprafata de aproximativ S=172.00mp;

E. STRAT DE UZURA:

Conform proiect tehnic suprafata de rulare se va executa din beton asfaltic tip BAPC16/MAS16 in grosime de 4.0cm, aplicabilitatea mixturii stabilizate cu fibre fiind pentru sectoarele cu declivitati ale pasilor proiectati >7%: Astfel se doreste evidentierea domeniului de aplicare cu **strat de uzura din MAS16 avand in vedere si continuitatea de turnare a acestuia:** aplicabilitate pe **DC 37A km 0+690-1+460;**

F. DRUMURI LATERALE: după ce a fost realizata sapatura pentru realizarea traseului drumurilor proiectate este necesară adaptarea unui drum lateral la cerințele impuse de condițiile in situu, astfel:

Conform proiect		Conform nota de constatare			
Nr. Crt.	Drum lateral (pozitie km/parte)	Lungime (m)	Ac. stanga	Ac. dreapta	Observatii
1. DCL 430 (km 0+000-0+990):					
1	0+304-dreapta	65.0	Acostament balast l=0.5	Acostament balast l=0.5	Se va avea in vedere amenajarea drumului lateral pe o lungime de L=65.0m, datorita configuratiei intersectiei la momentul executiei, este necesara conexiune pe o lungime mai mare, zona intersectiei devine aproape impracticabila in perioada ploioasa. Avantaj conexiune cu alt drum.

G. PLATFORME DE INCRUCISARE:

1. DC 37A (km 0+020-2+981):

-platforma de incrucisare de la km 1+840-1+870-stanga se propune relocarea la km 1+965-1+995-stanga, se va imbunatatii circulatia in zona scolii;

H. ACCESE LA PROPRIETATI: În vederea asigurării accesului la proprietati se solicita analiza asigurării accesului prin intermediul unor dale din beton armat conform proiect tehnic. Urmare a reconfigurării traseelor și secțiunilor de rigole s-au reinventariat numărul total de accese necesare a se executa, iar datorita cotelor la proprietati unele accese sunt necesar a se executa in trepte:

1. DC 37A (km 0+020-2+981):

-121 bucati accese tip placa beton armat;

-12 bucati tip trepta, g=20cm;

2. DCL 430 (km 0+000-0+990):

-86 bucati accese tip placa beton armat;

-51 bucati tip trepta, g=20cm;

I. SEMNALIZARE RUTIERA: Tinand cont de clasa tehnica a drumurilor modernizate, de intensitatea traficului, de viteza redusa de proiectare precum și de categoria de drumuri locale incadrate conform Ordin 1296, se va analiza montajul indicatoarelor rutiere conform tabel de mai jos. In asociere cu planul de semnalizare dar și cu corectii necesare planului de situatie;

Nr. Crt.	Drum	Indicator (Figura)	Cantitate conform oferta (buc)	Cantitate conform plan semnalizare (buc)	Cantitate conform Analiza Nota constatare (buc)	Cantitate masurata in - /+ indicatoare conform plan de semnalizare (buc)
0	1	2	3	4	5	6=5-4
1	DC 37A (km 0+020-2+981)	G2	122	24	4	-20
2		B2		13	13	0
3		C29		22	22	0
4		A22		1	2	+1
5		A6		48	48	0
6		A4		5	5	0
7		B3		2	2	0
8		A5		8	8	0
9		A3		4	4	0
10		A1		2	2	0
11		A2		2	2	0
12		A23		2	2	0
13		C45		1	1	0
14		A8		6	6	0
15		A7		8	8	0
TOTAL DC 37A			122	148	129	-19
16	DCL 430 (km 0+000-0+990)	G2	35	10	2	-8
17		C29		8	8	0
18		B2		5	2	-3
19		A22		1	1	0
20		A3		4	4	0
21		A6		8	8	0
22		A5		2	2	0
23		C36		1	1	0
TOTAL DCL 430			35	39	28	-11
TOTAL (buc)			157	187	157	-30

Datorita latimii reduse a drumurilor laterale și a intensitatii pietonale, beneficiarul solicita renuntarea la executia trecerilor de pietoni pe 14buc drumuri laterale conform tabel de mai sus, fapt pentru care este nevoie de renuntarea la un total de 20+8=28buc de indicatoare G2 "Trecere pentru pietoni";

Pe drumul DC37A la trecerea de pietoni km 0+000 este nevoie de suplimentarea cu un indicator „A22-Presemnalizare trecere pietoni” la km 0+020-dreapta;

In conformitate cu normele in vigoare, conditiile tehnice pentru materiale de marcaj pot fi optimizate in functie de clasa tehnica a drumurilor si de tipul liniei de marcaj. In acest caz se propune a se analiza inlocuirea marcajului de tip bicomponent conform oferta financiara cu marcaj din vopsea monocomponenta care se utilizeaza in special la realizarea marcajelor de tip "I" acest tip de marcaj fiind preponderent si in proiectul tehnic;

Urmare a calcului estimativ intocmit de catre Antreprenor se constata necesitatea majorarii valorii de contract.

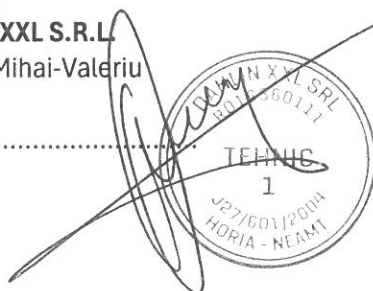
Aceste liste de cantati in plus necesare a se executa sunt reprezentate de constructia unor rigole de beton incadrate separat si justificate prin atasamente si tinand cont de accesibilitatea la proprietati in stransa legatura cu sectiunile de beton.

Prin urmare modificarea valorii de contract ca urmare a unor circumstante de preventie a degradrilor posibile la nivelul acostamentelor neprotejate in cazul conditiilor meteo defavorabile precum si din punct de vedere tehnic pentru o descarcare controlata a apelor meteorice tinand cont de adaptarea proiectului tehnic la realitatea din teren la momentul lucrarilor de executie s-a recurs la solicitarea de a analiza realizarea acestor rigole de beton si accese la proprietati cu impact financiar mai mic fata de pragurile corespunzatoare tipului de contract;

Aceste modificari apartin unor circumstante care nu puteau fi prevazute de Autoritatea Contractanta asa cum reiese din legile nr.98 si nr.99 din 2016 cu respectarea unor conditii de modificare care nu afecteaza caracterul general al contractului iar cresterea pretului nu depaseste 50% din valoarea contractului, valoarea fiind cu mult sub acest procent, suma cu valoarea scazuta cu incadrare in modificare nesubstantiala.

Urmare a celor constatate și discutate, rugam proiectantul sa dispuna soluții privind posibilitatea materializării măsurilor menționate mai sus, pe baza unei dispoziții de șantier ce va fi supusa aprobării beneficiarului și însușita de toți factorii implicați.

Antreprenor,
S.C. DANLIN XXL S.R.L.
ing. Oancea Mihai-Valeriu



DIRIGINTE DE ȘANTIER

ing. Luca Cristinel



Proiectant,
S.C. ROAD VISION S.R.L.
Sef proiect: ing. Chicuș Claudiu

Beneficiar,
Comuna Mădârjac, județul Iași
Primar,
Ghebuță Dan