

JUDETUL VRANCEA
U.A.T. COMUNA RUGINESTI

NOTĂ CONCEPTUALĂ

**“ REABILITARE STRAZI IN SAT RUGINESTI, COMUNA
RUGINEȘTI, JUDEȚUL VRANCEA ”**

Elaborata conform cadrului-conținut – Anexa nr 1 din HG 907/2016 – privind etapele de elaborare
și conținutul cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de
investiții finanțate din fonduri publice

NOTĂ CONCEPTUALĂ

1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus

1.1. Denumirea obiectivului de investiții:

“ REABILITARE STRAZI IN SAT RUGINESTI, COMUNA RUGINEȘTI, JUDEȚUL VRANCEA”

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

Primarul Comunei Ruginesti pentru Unitatea Administrativ Teritorială Comuna Ruginesti

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)

Nu este cazul

1.4. Beneficiarul investiției

Unitatea Administrativ Teritorială Comuna Ruginesti in calitate de administrator al rețelei de drumuri comunale si de interes local , strazi

2. Necesitatea si oportunitatea obiectivului de investiții propus

2.1. Scurta prezentare privind :

a) Deficiențe ale situației actuale ;

Strazile Fântâna cu Roată, Preot Ion Soare, Soldat Ion Cilibiu din Sat Ruginesti Comuna Ruginesti sunt adiacente drumului judetean DJ 119C , **Strada Caporal Stefan Nastase** isi are originea si finalul in Strada Soldat Neculai Bejan , **Strada Paunesti** isi are originea in Strada Deleni .

Traseul strazilor ce urmeaza a fi reabilite se prezintă cu următoarea structură rutieră avand caracteristicile de mai jos:

Strada Soldat Ion Cilibiu, L = 0,132 km;

Nr. Tronsoane	Tronsoane strada – Pozitii kilometrice			Lungime	U.M.	Inceput tronson	Sfarsit tronson	Starea drumului
1	0+618	–	0+750	0,132	km	Int. DJ 119C	Int. Strada Soldat Ion Cilibiu	Strada pietruita – stare rea
Lungime Totala				0,132	km			

Strada Paunesti, L = 0,270 km;

Nr. Tronsoane	Tronsoane strada – Pozitii kilometrice			Lungime	U.M.	Inceput tronson	Sfarsit tronson	Starea drumului
1	0+020	–	0+290	0,270	km	Strada Deleni	-	Strada pietruita – stare rea
Lungime Totala				0,270	km			

Strada Fântâna cu Roată, L = 0,130 km;

Nr. Tronsoane	Tronsoane strada – Pozitii kilometrice			Lungime	U.M.	Inceput tronson	Sfarsit tronson	Starea drumului
1	0+010	–	0+140	0,130	km	Int. DJ 119C	Int. Strada Grigoras	Strada pietruita – stare rea
Lungime Totala				0,130	km			

Strada Preot Ion Soare, L = 0,192 km;

Nr. Tronsoane	Tronsoane strada – Pozitii kilometrice			Lungime	U.M.	Inceput tronson	Sfarsit tronson	Starea drumului
1	0+010	–	0+202	0,192	km	Int. DJ 119C	Int. Strada Primaverii	Strada pietruita – stare rea
Lungime Totala				0,192	km			

Strada Caporal Stefan Nastase, L = 0,303 km;

Nr. Tronsoane	Tronsoane strada – Pozitii kilometrice			Lungime	U.M.	Inceput tronson	Sfarsit tronson	Starea drumului
1	0+000	–	0+303	0,303	km	Strada Soldat Neculai Bejan	Int. Strada Soldat Neculai Bejan	Strada pietruita – stare rea
Lungime Totala				0,303	km			

Evaluarea stării de degradare are la baza investigarea defecţiunilor structurii rutiere si a suprafeţei acesteia si a dispozitivelor de colectare şi evacuare a apelor pluviale. Structura strazilor investigate se prezintă cu defecte specifice de tipul fagase, gropi, burdusiri, denivelări, degradări de margine, cauzate de staţionarea sau siroirea apelor pluviale pe partea carosabila dar si o descărcare necorespunzatoare a lor către emisari. Lipsă şanţurilor sau pantele longitudinale si transversale si o descărcare ineficienta a lor catre emisari este o alta consecinţa a defectelor capatate in timp de structura rutiera.

Structura rutiera este alcatuia din pietruiri anterioare cu grosime variabila si neuniforma ca lalime care nu poate constitui o baza de calcul in dimensionai ea noii structuri rutiere si prezintă denivelări si gropi. Gradul avansat de degradare al suprafeţelor de rulare are drept consecinţe: viteza de circulaţie redusa, pericole de accidente, creşterea gradului de poluare, precum si disconfort la nivelul de trai al populaţiei.

Scurgerea apelor este deficitara , şanţurile lipsesc, iar acolo unde exista sunt subdimensionate colmatate sau inierbate. Scurgerea apelor este deficitara mai ales in perioadele de precipitaţii abundente si de dezgheţ, apa băltind pe platforma dramului. Intensitatea traficului rutier este redusa. Spatiile destinate circulaţiei pietonale sunt din pamant neamenajate, fapt pentru care tendinţa pietonilor este de a circula pe partea carosabila, din aceasta cauza atat circulaţia rutiera cat si cea pietonala se desfasoara cu dificultate.

Ampriza drumului pe lungimi destul de mari este insuficienta, latimea carosabilului este de cca 3,00 m.Pe sectoarele de drum nu exista podete tubulare. Lungimea totala a sectoarelor de drum ce trebuiesc modernizate este de 1,000 km.

b) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții:

Prin Reabilitarea infrastructurii rutiere (asfaltarea) pe cele cinci strazi efectul pozitiv previzionat se va concretiza astfel:

1. Circulația se va desfășura în condiții de siguranță și confort pentru toți participanții la trafic.
2. Investiția care se va realiza este necesară și oportună pentru dezvoltarea Satelor Ruginești și Anghelești, pentru asigurarea premiselor unei dezvoltări durabile ulterioare din punct de vedere economic, urbanistic și social pentru a permite generației actuale dar și viitoare un mediu propice dezvoltării armonioase.
3. Accesibilitatea cetățenilor localității la instituții publice, școală, cimitir sau către terenurile agricole din zonă;
4. Îmbunătățirea calității vieții (educație, sănătate, asistență și protecție socială, tehnologia informație și comunicării etc.), se va asigura un acces facil și în condiții de siguranță la locuințele de pe traseul strazilor propuse;
5. Impactul asupra mediului – se elimină o parte din sursele de poluare prin creșterea calității sistemului rutier și eliminarea restricțiilor de circulație.
6. Prin reabilitarea strazilor din cadrul intravilanului Satului Ruginești de pe raza comunei Ruginești, județul Vrancea se vor îmbunătăți condițiile de transport, se va reduce timpul și costurile de transport marfă și călători ce asigură legătura directă cu DJ119C. În același timp este asigurat și facilitat accesul către unitățile agricole și zootehnice din localități și din afara acestora cât și a celorlalți: operatori economici care își desfășoară activitatea la nivelul comunei, punându-se astfel la dispoziție facilități pentru noii investitori și dezvoltatori din zonă.

c) efectul negativ -previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții

În cazul în care nu se vor executa lucrările de asfaltare pe cele cinci strazi în lungime totală de 1,027 km, impactul negativ previzionat ar conduce cel puțin la:

1. Reducerea eficienței economice: majorarea timpului transporturilor de călători și de marfă, dar și a autoturismelor datorită restricțiilor de viteză și tonaj în punctele afectate de fenomenele hidro-meteorologice periculoase;
2. Creșterea poluării mediului – implicând emisii de noxe și CO₂ în mediul înconjurător;
3. Scăderea siguranței rutiere datorită stării tehnice necorespunzătoare în care se afla aceste strazi.

2.2. Prezentarea, după caz, a obiectivelor de investiții cu aceleași funcțiuni sau funcțiuni similare cu obiectivul de investiții propus, existente în zonă, în vederea justificării necesității realizării obiectivului de investiții propus:

În prezent Primăria Ruginești are în derulare prin Programul Național de finanțare „Anghel Saligny” mai multe investiții:

1. „Construire trotuare aferente DJ119C în Satele Ruginești și Anghelești, Modernizare DJ119C și Asfaltare Strada Soldat Neculai Silvestru, Strada Ilie Vieru, și Strada Soldat Nita Vieru în Comuna Ruginești, Județul Vrancea”
2. „Modernizare DJ119C și Modernizare trotuare aferente în intravilan Sat Ruginești, Comuna Ruginești, Județul Vrancea”.

2.3.Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus:

Nu este cazul

2.4.Existența, după caz, a unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții:

Nu este cazul.

2.5.Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției:

Îmbunătățirea mobilității populației, bunurilor și serviciilor în Comuna Ruginești prin asigurarea conexiunii la rețeaua de drumuri naționale/europene (DN 2) cât și a rețelei de drumuri comunale, drumuri de interes local.

Prin modernizarea infrastructurii strazilor se ating următoarele obiective:

- se asigură astfel o accesibilitate regională sporită a populației din zone tradiționale mai puțin dezvoltate .
- se va stimula dezvoltarea socio - economică a zonei rurale traversate, deoarece se facilitează accesul spre obiective de interes local și național;
- de asemenea se va facilita accesul locuitorilor zonei rurale traversate spre obiective turistice și culturale de importanță națională din Vrancea;
- se promovează coeziunea teritorială, prin îmbunătățirea conectivității și accesibilității la nivelul Comunei Ruginești. Rezulta astfel o serie de avantaje economice, precum extinderea schimburilor comerciale și a investițiilor productive, creșterea competitivității agenților economici și a mobilității forței de muncă. La avantajele economice se adaugă avantajele sociale.

În prezent accesul populației rurale la educația de bază și la serviciile de sanătate este împiedicată de serviciile de transport deficitare, cu un impact negativ asupra fluxului urban – rural al medicilor și profesorilor. Avantajele economice și sociale rezultate astfel vor determina o creștere a atractivității zonelor rurale traversate stimulând dezvoltarea durabilă la nivel regional.

3.Estimarea suportabilității investiției publice

3.1.Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții, luându-se în considerare, după caz:- costurile unor investiții similare realizate;- standarde de cost pentru investiții similare:

- costurile unor investiții similare realizate;

Unitatea administrativ teritorială Comuna Ruginești a mai derulat proiecte oarecum similare ca și specific, fiecare lucrare având caracteristicile ei în ceea ce privește: soluțiile tehnice impuse prin expertizele tehnice, caracteristici tehnice, tehnologii de execuție, valorile rezultate în urma elaborării documentațiilor tehnico-economice la faza de Documentații de avizare a lucrărilor de intervenții, valorile rezultate în urma organizării procedurilor de achiziții publice de servicii de proiectare și lucrări,

- standarde de cost pentru investiții similare;

Hotărârea Guvernului nr. 363/2010 privind aprobarea standardelor de cost pentru obiective de investiții finanțate din fonduri publice a fost abrogată prin Ordonanța de Urgență nr. 85/2018.

Mai mult decât atât la aceasta dată în România nu există aprobate standarde de cost pentru lucrări de consolidări, reabilitări, modernizări la drumuri județene și nici pentru

lucrari de refacere a unor sectoare de drumuri judetene afectate de fenomenele hidro-meteorologice periculoase.

Pentru stabilirea valorilor investitiei de baza pentru obiectivul de investitii“**REABILITARE STRAZI IN SAT RUGINESTI, COMUNA RUGINEȘTI, JUDEȚUL VRANCEA**” se vor utiliza costurile actuale conform reglementărilor legale în vigoare, pretul manoperei si a materialelor actualizate conform legislatiei in vigoare privind instituirea unor măsuri în domeniul investițiilor publice și a unor măsuri fiscal-bugetare.

3.2.Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentației tehnico-economice aferente obiectivului de investiție, precum și pentru elaborarea altor studii de specialitate în funcție de specificul obiectivului de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege:

La elaborarea documentațiilor tehnico-economice la faza de: Expertiza tehnica (E.T.), Studiu de fezabilitate (S.F.), Studii de specialitate in functie de specificul obiectivului de investitie (studiu topografic, studiu geologic), Proiect pentru autorizare lucrarilor de construire (P.A.C.), Proiect tehnic de executie (P.T.E.), aferente obiectivului de investiție, prestatorii serviciilor de proiectare vor respecta si vor folosi continutul - cadru pentru fiecare faza de proiectare in parte mentionat in H.G. nr. 907/2016 - privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice,

Totodata, la elaborarea documentatiilor tehnico-economice mentionate anterior, prestatorii serviciilor de proiectare, vor respecta prevederile din legislatia in vigoare dupa cum urmeaza:

- 1.Legea nr.350/2001 - privind amenajarea teritoriului și urbanismul, cu modificările și completările ulterioare,
- 2.Legea nr. 50/1991 – autorizarea lucrărilor de construire, republicată, cu modificările și completările ulterioare,
- 3.Legea nr.255/2010- privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, daca este cazul
- 4.Legea nr. 500/2002- a finanțelor publice
- 5.toate Normativele tehnice si a STAS-urile in vigoare pentru proiectarea lucrarilor de drumuri și lucrări de artă.

Deoarece la acesta data Autoritatea contractanta nu dispune de un necesar de cantitati si categorii de lucrari masurabile care trebuiesc realizate, pentru Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentației tehnico-economice aferente obiectivului de investiție, precum și pentru elaborarea altor studii de specialitate în funcție de specificul obiectivului de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege, Autoritatea contractanta solicita ca acestea sa se incadreze intr-un procent de maxim 5% din cheltuielile pentru investitia de baza.

Valoare estimata a cheltuielilor pentru investitia de baza va fi precizata in Devizul general care este parte integranta a Studiului de fezabilitate, care urmeaza a fi elaborata de catre prestatorul serviciilor de proiectare conform continutului-cadru din H.G. nr. 907 din 29.11.2016, privind etapele de elaborare si conținutul cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, tinand cont de precizarile din Expertiza tehnica.

Estimarea cheltuielilor pentru serviciile de proiectare va respecta Art.45 din Regulamentul UE 1305/2013 si Art. 7 alin.(4) din HG 226/2015 cu modificarile si completarile ulterioare.

3.3.Surse identificate pentru finanțarea cheltuielilor estimate (în cazul finanțării nerambursabile se va menționa programul operațional/axa corespunzătoare, identificată):

Ordonatorul principal este UAT Comuna Ruginesti, iar fondurile necesare realizării investiției vor fi din bugetul local .

4.Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente

Regimul juridic

Terenul ocupat cu lucrarile propuse este situat in intravilanul Satului Ruginesti , Comuna Ruginesti, Judetul Vrancea”.

- terenul ocupat cu lucrarile propuse face parte din domeniul public al Comunei Ruginesti
- terenul nu figureaza in zona cu interdictie de construire.

Regimul economic

- Folosinta actuala – strazi;
- Destinatia – cale de comunicatie terestra;

Regimul tehnic al terenului

- Lungimea sectoarelor de strazi care urmeaza a fi modernizate este de **1027,00 ml**;
- Lucrarile de modernizare a strazilor, asigura legatura cu drumul judetean DJ 119C si intre satele componente ale comunei;
- Pentru asfaltarea strazilor, se vor realiza lucrari conform solutiilor date in documentatia tehnica elaborata de un proiectant autorizat avand la baza Expertiza tehnica, documentaie tehnica verificata de catre un verficator de proiect autorizat astfel incat sa fie asigurate cerintele de calitate, rezistenta si stabilitate, siguranta in exploatare, protectia mediului, necesitatea desfasurarii ciculatiei rutiere si pietonale in conditii de siguranta si confort prevazute de legislatia in domeniu, asigurandu-se si conditii de evacuarea a apelor pluviale de pe platforma carosabila.
- Daca lucrarile propuse afecteaza retelele de utilitati amplasate in zona de siguranta a strazilor, se va obtine in prealabil acordul detinatorilor retelelor respective;
- Pe parcursul derularii lucrarilor de modernizare a acestor sectoare de drum, se vor adopta solutii astfel incat ciclul rutier si pietonal sa nu fie intrerupta si sa se desfasoare in conditii de siguranta conform prevederilor legale aplicabile in materie.

5.Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus(e) pentru realizarea obiectivului de investiții:

a)descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus(e) (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan);

Comuna se află în extremitatea de nord a județului, la limita cu județul Bacău, la vest de orașul Adjud, pe ambele maluri ale Domoșitei, și pe malul drept al Trotușului, emisarul Domoșitei. Este străbătută de șoseaua județeană DJ119C, care duce înspre est la Pufești (unde se termină în DN2) și spre nord în județul Bacău la Urechești (unde se termină în DN11A). Comuna Ruginești are următoarele vecinătăți:

- nord : comuna Urechești,jud.Bacau
- sud :comuna Paunesti,
- est: teritoriu administrativ oraș Adjud
- Nord-vest comuna Cotofanesti, jud.Bacau.

Comuna Ruginești își desfășoară teritoriul administrativ pe o suprafață de 9113,0 ha. Amplasamentul obiectivului de investiții se afla situat pe teritoriu administrativ al comunei în Satele Ruginești și Anghelești. Lungimea totală a strazilor ce sunt propuse spre modernizare este de 1000 ml. Suprafața totală a terenului ocupat de lucrările de modernizare a strazilor este de aproximativ 6800 mp.

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

Străzile Fântâna cu Roată, Preot Ion Soare, Soldat Ion Cilibiu din Sat Ruginești Comuna Ruginești sunt adiacente drumului județean DJ 119C.

Accesul pe aceasta strada se face din DN2, DJ119C.

Strada Caporal Ștefan Năstase își are originea și finalul în Strada Soldat Neculai Bejan.

Accesul pe aceasta strada se face din DN2, DJ119C, Strada Soldat Neculai Bejan.

Strada Păunești își are originea în Strada Deleni .

Accesul pe aceasta strada se face din DN2, DJ119C, Strada Deleni

c) surse de poluare existente în zonă;

Potrivit Ordinului Ministrului Apelor și Protecției Mediului nr. 860/2002 pentru aprobarea Procedurii de evaluare a impactului asupra mediului, construirea și modernizarea de drumuri sunt activități cu impact redus asupra mediului care nu se supun procedurii de evaluare a impactului asupra mediului. Nu se cunosc surse de poluare în zona.

d) particularități de relief:

Investiția se va realiza în intravilanul localității Ruginești. Ea se afla în zona sud a Comunei Ruginești.

e) nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilităților;

Investiția nu necesită racordarea la utilități (energie, apă, telecomunicații, etc.) decât în faza de execuție a lucrărilor pentru organizarea de șantier. Organizarea de șantier cade în sarcina antreprenorului care va executa lucrările.

Deoarece traseul strazilor strabate intravilanul localității există rețele de utilități: alimentare cu apă, alimentare cu energie electrică (înaltă tensiune și joasă tensiune), telefonie, curenți slabi internet etc.

f) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate:

În cadrul lucrărilor de asfaltare a strazilor nu vor fi necesare lucrări de relocare și protejări de utilități.

g) posibile obligații de servitute;

Pentru realizarea lucrărilor de asfaltare a strazilor, nu au fost identificate posibile obligații de servitute, iar în cazul în care acestea vor apărea, vor fi identificate pe parcursul elaborării documentației tehnice și vor fi soluționate până la finalizarea documentațiilor tehnico-economice și începerea efectivă a lucrărilor de reface.

h) condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz;

Din informațiile existente la aceasta data la nivelul autoritatilor contractante privind acest aspect, în zona strazilor **Soldat Ion Cilibiu , Păunești, Fântâna cu Roată, Preot Ion Soare, Caporal Ștefan Năstase** nu există construcții care să fie puse în pericol și având în vedere faptul că lucrările propuse prin prezenta documentație se vor executa în mare parte în limita amprizei actuale strazilor existente, apreciem că nu vor afecta suprafețe de teren cu altă destinație.

Totuși, în cazul în care apar situații neprevăzute care impun ca lucrările ce urmează să se execute să afecteze și alte suprafețe de teren, reprezentanții autoritatilor publice locale vor identifica proprietarii acelor terenuri și se va stabili în consecință soluția legală (expropriere pentru cauza de utilitate publică, acceptul proprietarului/propietarilor pentru ocuparea definitivă sau temporară a unei/unor suprafețe de teren, cumpărarea unor suprafețe de teren, etc.).

i) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;

La proiectarea lucrărilor de reabilitare a strazilor, se va ține seama de reglementările urbanistice aplicabile în zona respectivă. Pentru obiectivul de investiții propus nu există reglementări urbanistice și regulamente de construire prin planuri urbanistice aprobate.

j) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate.

Din informațiile existente la aceasta data la nivelul autorității contractante privind acest aspect, pe traseul strazilor la care urmează să se execute lucrări de asfaltare nu sunt înregistrate în Repertoriul Arheologic Național, monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată.

Nu este necesară existența unor condiționări specifice, deoarece terenul pe care se află **Strazile Soldat Ion Cilibiu , Păunești, Fântâna cu Roată, Preot Ion Soare, Caporal Ștefan Năstase** nu este într-o zonă protejată.

6.Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus, din punct de vedere tehnic și funcțional:

a)destinație și funcțiuni:

Obiectivul de investiție propus este “ **REABILITARE STRAZI IN SAT RUGINEȘTI, COMUNA RUGINEȘTI, JUDEȚUL VRANCEA** ” are destinația de cale de comunicație rutieră cu funcționalitate și caracteristici tehnice de stradă.

b)caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;

Conform inventarului bunurilor care alcătuiesc domeniul public al Comunei Ruginești, lucrările de asfaltare a strazilor **Soldat Ion Cilibiu , Păunești, Fântâna cu Roată, Preot Ion Soare, Caporal Ștefan Năstase**, se vor executa pe amplasamentul amprizei drumului, respectându-se profilul/profilurile transversale strazilor existente la aceasta data. Suprafața totală a terenului ocupat de ampriza drumului pe tronsoanele modernizate este de aproximativ 5000 mp.

Pe aceste strazi s-a propus să se execute următoarele lucrări:

- Lucrari de terasamente (sapatura) si realizare a taluzurilor
- Amenajarea sistemului rutier proiectat;
- Amenajare santuri si podete;
- Amenajare drumuri laterale;
- Amenajare acostamente.

a) Traseul drumului

În plan traseul proiectat, ca urmare a solicitării beneficiarului și a situației existente în ceea ce privește limitele de proprietăți, urmărește întocmai amplasamentul existent pentru evitarea exproprierilor. Pe sectoarele cu lățimi de 4,0 m ale părții carosabile, supralărgirea se face în limita amprizei drumului. Pe unele sectoare de drum, vor fi necesare lucrări de terasamente pentru a ajunge la latimile proiectate, se va îndepărta mecanic ebulmentii adunați la marginea drumurilor, va fi încărcat și transportat materialul rezultat, amenajându-se corespunzător patul drumului. În aceste zone se va reface fundația de balast existentă, prin adaos de material.

b) Profilul longitudinal

În profil longitudinal cota proiectată va fi în general aceeași cu cota drumului existent.

c) Profilul transversal

Profilul transversal se prezintă astfel:

Strada Soldat Ion Cilibiu L=132 ml

- Platformă drum – 4,00/3,00 m;
- Parte carosabilă – 3,00/2,75 m;
- Rigole betonate de acostament - 2 x 0,65 m;
- Rigole carosabile – 2 x 0,80 m;
- Sant betonat 1 x 1,70 m;
- Acostament din balast- 1 x 0,50 m;

Panta în profil transversal sub formă de panta unică de 2,5 % pe partea carosabilă.

Strada Păunești L=270 ml

- Platformă drum – 6,50 m;
- Parte carosabilă – 5,50 m;
- Rigole betonate de acostament - 1 x 0,65 m;
- Sant betonat 1 x 1,70 m;
- Acostament din balast- 1 x 0,50 m;

Panta în profil transversal sub formă de panta tip acoperis de 2,5 % pe partea carosabilă.

Strada Fântâna cu Roata L=130 ml

- Platformă drum – 5,00 m;
- Parte carosabilă – 4,00 m;
- Rigole betonate de acostament - 1 x 0,65 m;
- Sant betonat 1 x 1,70 m;

Panta în profil transversal sub formă de panta unică de 2,5 % pe partea carosabilă.

Strada Preot Ion Soare L=192 ml

- Platformă drum – 5,00 m;
- Parte carosabilă – 4,00 m;
- Rigole betonate de acostament - 1 x 0,65 m;
- Acostament din balast 1 x 0,50 m;

Panta în profil transversal sub formă de panta unica de 2,5 % pe partea carosabilă.

Strada Caporal Stefan Nastase L=303 ml

- Platformă drum – 4,00/3,50/3,00 m;
- Parte carosabilă – 4,00/3,00 m;
- Rigole betonate de acostament - 2 x 0,65 m;
- Rigole carosabile – 2 x 0,80 m;
- Sant betonat 1 x 1,70 m;
- Bordura mare - 2 x 0,30 m;
- Acostament din balast- 1 x 0,50 m;

Panta în profil transversal sub formă de panta unica de 2,5 % pe partea carosabilă.

d) Sistemul rutier

Sistemul rutier s-a stabilit în funcție de clasa tehnică a drumului, de materialele preponderente din zonă, ținându-se cont de traficul de perspectivă, de studiu geotehnic valori cuprinse între 0,08 - 5,12%. În profil longitudinal cota proiectată a fost în general aceiași cu cota drumului existent :

Strada Soldat Ion Cilibiu

- 4,00 cm strat de uzura din beton asphaltic BAPC 16 ;
- 6,00 cm strat de legătura din beton asphaltic BADPC 22.4 ;
- 15,00 cm strat de fundație din piatra sparta amestec optimal ;
- 15,00 cm strat de fundație din balast

Strada Păunești

- 4,00 cm strat de uzura din beton asphaltic BAPC 16 ;
- 6,00 cm strat de legătura din beton asphaltic BADPC 22.4 ;
- 15,00 cm strat de fundație din piatra sparta amestec optimal ;
- 15,00 cm strat de fundație din balast

Strada Fântâna cu Roată

- 4,00 cm strat de uzura din beton asphaltic BAPC 16 ;
- 6,00 cm strat de legătura din beton asphaltic BADPC 22.4 ;
- 15,00 cm strat de fundație din piatra sparta amestec optimal ;
- 15,00 cm strat de fundație din balast

Strada Preot Ion Soare

- 4,00 cm strat de uzura din beton asphaltic BAPC 16 ;
- 6,00 cm strat de legătura din beton asphaltic BADPC 22.4 ;
- 15,00 cm strat de fundație din piatra sparta amestec optimal ;
- 15,00 cm strat de fundație din balast

Strada Caporal Stefan Nastase

- 4,00 cm strat de uzura din beton asfaltic BAPC 16 ;
- 6,00 cm strat de legătura din beton asfaltic BADPC 22.4 ;
- 15,00 cm strat de fundație din piatra sparta amestec optimal ;
- 15,00 cm strat de fundație din balast

e) Lucrări pentru colectarea si evacuarea apelor pluviale

Pentru colectarea apelor pluviale este necesar amenajarea de santuri si rigole betonate pe toata lungimea acestora , întrucât gospodăriile si curțile riverane sunt la o cota superioara cotei drumului proiectat, descărcarea acestora facandu-se prin podețe transversale cu diametrul de 800 mm si 600 mm si o lungime de 8ml /5 ml. Pentru continuitatea scurgerii apelor se vor amenaja la accese in proprietati podețe tubulare cu D=300 mm si L=5 ml.

Rigole si santuri proiectate

1. Sant betonat

Strada Soldat Ion Cilibiu

Partea dreapta

- km 0+080-0+132;

Strada Păunești

Partea dreapta

- km 0+000-0+265;

Strada Fântâna cu Roată

Partea dreapta

- km 0+000-0+130;

Strada Caporal Stefan Nastase

Partea stanga

- km 0+030-0+190;

2. Rigola betonata de acostament

Strada Soldat Ion Cilibiu

Partea dreapta

- km 0+000-0+040;

Partea stanga

- km 0+000-0+040;

Strada Păunești

Partea stanga

- km 0+000-0+080;

Strada Fântâna cu Roată

Partea stanga

- km 0+000-0+130;

Strada Preot Ion Soare

Partea dreapta

- km 0+000-0+192;

Strada Caporal Stefan Nastase

Partea dreapta

- km 0+030-0+190;

3. Rigola carosabila

Strada Soldat Ion Cilibiu

Partea dreapta

- km 0+040-0+080;

Partea stanga

- km 0+040-0+080;

Strada Fântâna cu Roată

Partea dreapta

- km 0+050-0+060;

Strada Caporal Stefan Nastase

Partea dreapta

- km 0+000-0+030;

Partea stanga

- km 0+000-0+030;

Podete proiectate

Strada Soldat Ion Cilibiu

Podet tubular transvesal D=600 mm , L=5 ml;

Strada Paunesti

Podet tubular transversal D=800 mm , L=8 ml;

Podet tubular transvesal D=600 mm , L=5 ml;

Podete tubulare accese proprietati D=300 mm , L=5 ml;

Strada Caporal Stefan Nastase

Podet tubular transvesal D=600 mm , L=5 ml;

Bordura mare

Strada Caporal Stefan Nastase

Partea dreapta

- km 0+238-0+303;

Partea stanga

- km 0+238-0+303;

c)durata minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse;

Pentru lucrări de drumuri se ia în considerare o perioadă de funcționare de 20-30 de ani, conform „Catalogului privind clasificarea si duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe”, valabil de la 1 ianuarie 2018 (la poziția 1.3.7.2 - drumuri cu imbracaminte din beton asfaltic).

Acest catalog actualizează H.G. nr. 964/1998 - clasificarea si duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe.

d)nevoi/solicitări funcționale specifice.

Deoarece traseul strazilor strabate intravilanul satelor se identifica o nevoie specifica si anume asigurarea continuitatii traficului rutier in aceleasi conditii pe tot traseul acestuia, eliminarea punctelor care pot impune restrictii de circulatie, astfel incat circulatia sa se desfasoare in conditii de siguranta pentru toti participantii la trafic.

7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:

7.1. studiului de prefezabilitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții;

Studiul de prefezabilitate se elaborează pentru obiective/proiecte majore de investiții, cu excepția cazurilor în care necesitatea și oportunitatea realizării acestor obiective de investiții au fost fundamentate în cadrul unor strategii, unor master planuri, unui plan de amenajare a teritoriului ori în cadrul unor planuri similare în vigoare, aprobate prin acte normative. – **Nu este cazul**

7.2. expertizei tehnice și, după caz, a auditului energetic ori a altor studii de specialitate, audituri sau analize relevante, inclusiv analiza diagnostic, în cazul intervențiilor la construcții existente;

Potrivit art. 21 din Legea nr. 10/1995, privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare, investitorii, persoane fizice sau juridice care finanțează și realizează investiții sau intervenții în construcțiile existente au obligația de a proceda la expertizarea construcțiilor de către experți tehnici atestați, în situațiile în care se execută lucrări de reconstruire, consolidare, transformare, extindere sau reparații.

Pentru evaluarea gradului de siguranță și stabilirea soluțiilor de refacere în vederea eliminării riscului în exploatare, va fi necesar să se procedeze la inventarierea riguroasă a stării de degradare a drumului județean.

Prestatorul serviciilor de proiectare care va elabora documentația tehnico-economică la faza de Studiu de fezabilitate (S.F.), are obligația de a respecta soluțiile tehnice menționate în Expertiza tehnică și includerea tuturor lucrărilor ce se impun pentru modernizarea acestui drum.

Urmărirea comportării în exploatare a lucrărilor de asfaltare a acestor strazi se face pe toată durata existenței lor și cuprinde ansamblul de activități privind examinarea directă sau investigarea cu mijloace de observare și măsurare specifice, în scopul menținerii cerințelor de calitate impuse prin lege.

Inventarierea riguroasă a terenului din amplasament, împreună cu datele furnizate prin expertiză și documentația de referință, vor concretiza situația actuală a zonei amplasamentului precum și necesitatea acordării pe parcursul fazei de proiectare a unei atenții sporite asupra condițiilor de teren.

7.3. unui studiu de fundamentare a valorii resursei culturale referitoare la restricțiile și permisivitățile asociate cu obiectivul de investiții, în cazul intervențiilor pe monumente istorice sau în zone protejate.

Nu este cazul.

**U.A.T. COMUNA RUGINEȘTI
PRIMAR
AVRAM ION**

Intocmit,