

NOTĂ CONCEPTUALĂ

1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus

- 1.1. Denumirea obiectivului de investiții: "Reabilitare strazi prin asfaltarea acestora: Pieptanari, drum lateral Cuza Voda, Rapei, Gradinari drum lateral";
- 1.2. Ordonator principal de credite/investitor: Primarul Orașului Târgu Frumos
- 1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar): Nu este cazul
- 1.4. Beneficiarul investiției: U.A.T. Orașul Târgu Frumos, județul Iași

2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiții propus

- 2.1. Scurtă prezentare privind:
 - a) deficiențe ale situației actuale: strazile existente nu au comportat reabilitări prin asfaltare, ele fiind balastate/strazi de pamant;
 - b) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții: prin reabilitarea strazilor se creează condiții optime, civilizate pentru desfasurarea circulației rutiere și pietonale în condiții de siguranță ;
 - c) impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții: desfasurarea în condiții improprie a circulației rutiere și pietonale;
- 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: nu este cazul;
- 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: prin repararea trotuarelor se creează condiții optime, civilizate pentru desfasurarea circulației pietonale în condiții de siguranță ;

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 - se va întocmi deviz general conform HG 907/2016.
- 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: conform documentației tehnice.
- 3.3. Surse identificate pentru finanțarea cheltuielilor estimate (în cazul finanțării nerambursabile se va menționa programul operațional/axa corespunzătoare, identificată): buget local.

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

4. 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): L=625 ml;

b) relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile: acces direct la strazile de interes local;

c) surse de poluare existente în zonă: nu este cazul;

d) particularități de relief: zonă de șes;

e) nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilităților: există în zona respectivă posibilități de racordare la utilități, gaze naturale, energie electrică, apă și canal;

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

g) posibile obligații de servitute: nu este cazul;

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: nu este cazul;

i) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent: imobilul teren se afla în intravilanul orașului Targu Frumos, strada Pieptanari, drum lateral Cuza Voda, Rapei, Gradinari drum lateral;

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: nu este cazul;

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

a) destinație și funcțiuni: strazi de interes local ;

b) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate: vor rezulta din proiect;

c) durata minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse: 10 ani;

d) nevoi/solicitări funcționale specifice: conform standardelor impuse de legislația în vigoare;

6. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:

- studiului de fezabilitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții: nu este cazul;

- 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: nu este cazul;

- unui studiu de fundamentare a valorii resursei culturale referitoare la restricțiile și permisivitățile asociate cu obiectivul de investiții, în cazul intervențiilor istorice sau în zone protejate pe monumente: nu este cazul;

Data: 02.05.2023

Președinte de ședință,
Consilier local,
Maftel Gabriel

Contrasemnează pentru legalitate,
Secretar general al orașului,
Valache Anghel Gabriel



ROMÂNIA
JUDEȚUL IAȘI
ORAȘUL TÂRGU FRUMOS
Str. Cuza Vodă, nr. 67, cod 705300,
Târgu Frumos – Iași – România
Telefon: 0232-710.906, Fax 0232-710330
Internet: www.primariatgfrumos.ro
E-mail: secretariat@primariatgfrumos.ro

Anexa nr. 2 la HCL nr. 62/11.05.2023

TEMA DE PROIECTARE

"Reabilitare strazi prin asfaltarea acestora:Pieptanari,drum lateral Cuza Voda,Rapei,Gradinari drum lateral"

1. Informații generale

- 1.1. Denumirea obiectivului de investiții : "Reabilitare strazi prin asfaltarea acestora:Pieptanari,drum lateral Cuza Voda,Rapei,Gradinari drum lateral";
- 1.2. Ordonator principal de credite/investitor: Primarul Orașului Târgu Frumos
- 1.3. Ordonator de credite (secundar, terțiar):Nu este cazul
- 1.4. Beneficiarul investiției: U.A.T. Orașul Târgu Frumos, județul Iași
- 1.5. Elaboratorul temei de proiectare:Orasul Targu Frumos,Serviciul S.T.U.A.T.

2. Date de identificare a obiectivului de investiții

2.1. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente, documentație cadastrală

Imobilul teren pe care va fi edificat obiectivul de investitii este situat in orasul Targu Frumos,strazile Pieptanari,drum lateral Cuza Voda,Rapei,Gradinari drum lateral,proprietatea Consiliului oras Targu Frumos.

Terenul se afla conform PUG+RLU in intravilanul orasului Targu Frumos.

2.2. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse pentru realizarea obiectivului de investiții, după caz:

a) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan): Strazile care va fi reabillitate sunt situate in intravilanul orasului Targu Frumos,cu o lungime de 625 ml.

b) relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile: vecinii imobilelor mentionate strada Cuza Voda,strada Gradinari,strada Maicuta.

c) surse de poluare existente în zonă: nu este cazul

d) particularități de relief: campie

e) nivel de echipare tehnico-edilitară al zonei și posibilități de asigurare a utilităților:in zona mentionata sunt asigurate toate utilitatile(apa,canalizare,gaze naturale,energie electrica)

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

g) posibile obligații de servitute: nu este cazul

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: nu este cazul

i) reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent: conform PUG+RLU aprobat prin HCL oras Targu Frumos nr. 90/2015, strazile sunt situate în intravilanul orasului Targu Frumos.

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 sau de protecție: nu este cazul

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

a) destinație și funcțiuni: strazi de interes local;

b) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate: Lungimea strazilor ce vor fi reabilitate este de 625 ml. Se vor efectua lucrari specific de reabilitari a strazilor, dupa cum urmeaza:

-4 cm strat de uzura BAPC 16;

-6 cm strat de legatura BADPC 22;

-15 cm strat de baza din piatra sparta;

-20 cm strat de fundatie din balast;

-10 cm strat de forma din balast .

c) nivelul de echipare, de finisare și de dotare, exigențe tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare: strazi balastate/partial pamant.

d) număr estimat de utilizatori: 2000 persoane

e) durata minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației/funcțiunilor propuse: 10 ani

f) nevoi/solicitări funcționale specifice: nu este cazul

g) corelarea soluțiilor tehnice cu condiționările urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului: nu este cazul

h) stabilirea unor criterii clare în vederea soluționării nevoii beneficiarului.

2.4. Cadrul legislativ aplicabil și impunerile ce rezultă din aplicarea acestuia

Documentația se va întocmi conform H.G.R. nr. 907/29.11.2016

Președinte de ședință,
Consilier local,
Maftel Gabriel

Contrasemnează pentru legalitate,
Secretar general al orașului,
Valache Arghir Gabriel

INFRA PROJECT

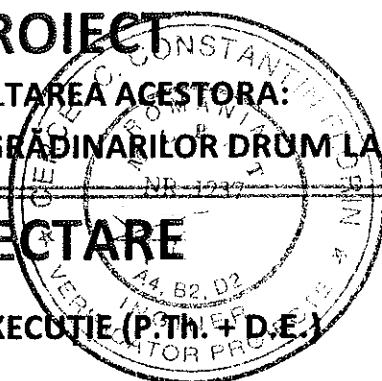


DENUMIRE PROIECT

REABILITARE STRĂZI PRIN ASFALTAREA ACESTORA:
PIEPTĂNARI, DRUM LATERAL CUZA VODĂ, GRĂDINARIILOR DRUM LATERAL

FAZA DE PROIECTARE

PROIECT TEHNIC ȘI DETALII DE EXECUȚIE (P.T.H. + D.E.)

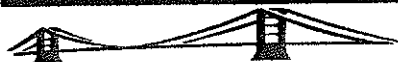


BENEFICIAR

ORAȘUL TÂRGU FRUMOS

APRILIE 2023

INFRA PROJECT



DENUMIRE PROIECT	Reabilitare străzi prin asfaltarea acestora: Pieptănari, drum lateral Cuza Vodă, Râpei, Grădinarilor drum lateral
BENEFICIAR	Orașul Târgu Frumos
AMPLASAMENT	Strada Pieptănari, drum lateral Cuza Vodă, Râpei, Grădinarilor drum lateral, oraș Târgu Frumos, Jud. Iași, România
PROIECTANT	S.C. INFRA PROJECT S.R.L., Iași, România
NR. PROIECT	18/2023
FAZA DE PROIECTARE	Proiect Tehnic și Detalii de Execuție (P.Th. + D.E.)

PROIECTARE CONSULTANȚĂ ASISTENȚĂ TEHNICĂ

Adresa: Iași, str. Trei Fântâni, nr. 12E, bl. L3, sc. B, ap. 10, ROMÂNIA

C.U.I RO39463086, J22/1530/2018

Cont B.T. Iași: RO43BTRLRONCRT0451193801

Cont Trezorerie Iași: RO43TREZ4065069XXX026058

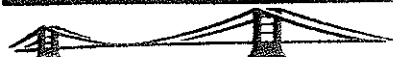
Telefoane: 0740 387 273 / 0748 877 146

Email: infra.project@yahoo.com

DATE PROIECTANT

Drepturi de proprietate intelectuală

În conformitate cu Legea 8/1996, prezenta documentație este proprietatea S.C. INFRA PROJECT S.R.L., Iași și nu poate fi utilizată decât în scopul pentru care a fost elaborată. Orice reproducere, copiere, împrumutare sau întrebuințare integrală sau parțială, directă sau indirectă, în alt scop, fără permisiunea proprietarului sau a beneficiarului, acordată legal, în scris, intră sub incidența sancțiunilor legale privind drepturile de proprietate intelectuală și a drepturilor conexe.

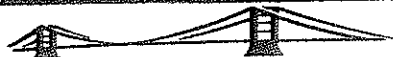


A. PĂRȚI SCRISE

II. MEMORII TEHNICE PE SPECIALITĂȚI

II.1. MEMORIU TEHNIC DE SPECIALITATE

LUCRĂRI DE DRUMURI



II.1. MEMORIU TEHNIC DE SPECIALITATE – LUCRARI DE DRUMURI

Categoria de importanta: C (normală).

Verificarea tehnica a Proiectului se va realiza de catre verificatori de proiecte atestati la exigentele A4, B2, D – drumuri.

Obiectul 1: Reabilitare strada Pieptănari

Traseul in plan

Strada este compusă din 2 tronsoane în lungime totală proiectată de 210 metri.

Conform HCL nr. 64/2012 privind clasificarea străzilor în raport cu intensitatea traficului și funcțiile pe care le îndeplinesc, codul de clasificare a străzii este IV, respectiv conform Ordinului MT 49/1998.

Viteza de baza (proiectare) adoptată este de 50 km/h conform STAS 10144-3/91 redusă la 30 km/h din cauza condițiilor de traseu.

La proiectarea traseului în plan s-a urmărit respectarea prescripțiilor prevăzute în STAS 10144/1,3-90, traseul în plan urmărind traseul existent, cu realizarea corecțiilor care s-au impus prin adoptarea elementelor geometrice corespunzătoare, respectiv platforma proiectată a fost încadrată cât mai aproape de limitele amprizei actuale pentru a nu fi necesare exproprieri respectiv pentru a se asigura spațiu pentru realizarea trotuarelor pietonale.

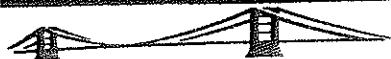
Traseul proiectat este alcătuit dintr-o succesiune de aliniamente și curbe/franturi.

Ținând seama de condițiile existente din teren, existența fronturilor de locuințe, au fost făcute corecții în plan și prin urmare, axa drumului a fost deplasată în stânga sau dreapta față de axa existentă, funcție de posibilitățile de prevedere a tuturor elementelor necesare.

Prin lucrările proiectate s-au îmbunătățit elementele geometrice în plan ale traseului.

Profilul longitudinal

La proiectarea profilului longitudinal s-a avut în vedere evitarea frangerii frecvente a liniei roșii și a declivitatilor alternante, elementele de baza în profil longitudinal s-au menținut cu corecturile care s-au impus.



Profilul longitudinal a fost proiectat avându-se în vedere respectarea cotelor de intrare în curți și cotelor obligate ale construcțiilor adiacente străzii pentru a nu se afecta accesele la proprietati, precum și de asigurarea pantei minime de scurgere a apelor meteorice. În general, linia rosie a fost proiectată la nivelul terenului existent, cu corecțiile care s-au impus.

În profil longitudinal declivitățile sunt în general mici și medii, racordate cu raze de curbura având valori mari.

Profilul transversal

În profil transversal strada a fost prevăzută cu următoarele elemente:

Profil transversal tip 1, se aplică pe tronsonul 1, de la km 0+000 la km 0+144:

a. Parte carosabilă de 4.00 m, cu o singură bandă de circulație de 4.00 m încadrată de borduri mari 20x25x50;

Panta transversală a părții carosabile este de 2.5%, pantă unică spre stânga.

Profil transversal tip 2, se aplică pe tronsonul 2, de la km 0+000 la km 0+066:

a. Parte carosabilă de 4.00 m, cu o singură bandă de circulație de 4.00 m încadrată de borduri mari 20x25x50;

b. Trotuare pietonale pe partea dreaptă și stângă a străzii având lățime de 1.20 m.

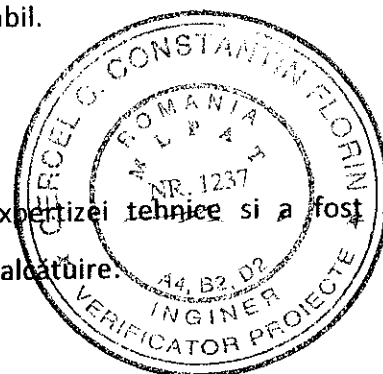
Panta transversală a părții carosabile este de 2.5%, pantă unică spre stânga.

Panta transversală a trotuarului este de 2% spre carosabil.

Structura rutieră pe carosabil

Structura rutieră proiectată respectă prevederile Expertizei tehnice și a fost adoptată în conformitate cu prevederile PD177-2001, având următoarea alcătuire:

- 4 cm strat de uzură BAPC16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legatură BADPC22.4 leg. 50/70;
- 15 cm strat de bază din piatră spartă;
- 20 cm strat de fundație din balast;
- 10 cm strat de formă din balast.



Trotuare

Conform profilelor transversale tip, trotuarele pietonale se vor realiza din pavele prefabricate din beton (clasa C35/45).

Acestea sunt delimitate (incadrate) de borduri mici, prefabricate, din beton C35/45 cu dimensiunile de 10x15x50 cm (pozate pe o fundatie din beton C16/20 având dimensiunile 20x10 cm) respectiv incadrate si de borduri mari, prefabricate, din beton C35/45 - 20x20x50 cm (pozate pe o fundatie din beton C16/20 având dimensiunile 30x15 cm) la marginea partii carosabile.

Trotuarele pietonale vor avea următoarea structura:

- pavele prefabricate din beton C35/45, 4 cm;
- strat de nisip, 5 cm;
- fundatie din balast, 20 cm.

Trotuarele care sunt incadrate inspre carosabil cu borduri 20x25x50 cm sunt denivelate fata de partea carosabila, inaltimea libera a acestora fiind de 10 cm pentru protectia pietonilor, conform STAS 10144/2-91.

Accese la proprietati

Accesele la proprietăți se vor amenaja pe o lungime egala cu lungimea porților existente pentru realizarea cu usurinta a virajelor necesare la intrarea/iesirea din curti.

Accesele proiectate se vor adapta de asemenea la nivelul acceselor existente in curti.

În dreptul acceselor la proprietati bordura mare (20x25) se va adapta si va fi coborata la o inaltime de 3 cm fata de carosabil pe o lungime egala cu lungimea porții.

Accesele vor avea aceeasi structura rutieră cu a trotuarelor pietonale:

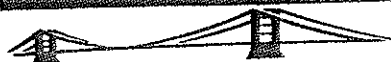
- 4 cm pavele autoblocante;
- 5 cm strat de nisip pilonat;
- 20 cm fundatie din balast.

Amenajarea intersectiilor si racordurilor cu strazile laterale

La racordarea cu strazile intersectate linia rosie a fost proiectată la nivelul acestor strazi.

Racordarea bordurii partii carosabile la intersectii s-a realizat cu arce circulare având raze stabilite functie de conditiile existente din teren pentru a se asigura continuitatea scurgerii apelor.

Amenajarea acestora se va realiza conform detaliilor de pe Planurile de situatie.



Se vor respecta prevederile normativului NP 051-2012 aprobat prin Ordinul 189/2013 cu privire la adaptarea spatiului urban aferent la exigentele persoanelor cu handicap.

Asigurarea colectării și evacuării apelor pluviale

Apele pluviale vor fi preluate de către canalizarea subterană existentă din zona. Astfel, apele pluviale vor fi dirijate prin pantele transversale și longitudinale la fața bordurii unde vor fi preluate de către gurile de scurgere, guri de scurgere ce se vor amplasa de-a lungul străzii la marginea părții carosabile. Acestea vor fi din PEHD, cu diametru DN400, cu depozit de sedimente, prevăzută cu placă din beton cu ramă și grătar din fonta clasa D400, cu sistem antifurt, iar racordul (legatura) cu caminele de vizitare existente va fi din PVC-KG, DN200, cu panta de 2%. Gurile de scurgere vor fi amplasate la marginea părții carosabile, langa borduri. Apele colectate prin gurile de scurgere se dirijează spre caminele colectoare, amplasate în apropiere. Racordarea tevilor la caminul de vizitare existent se va face prin intermediul pieselor de trecere speciale care să asigure o etanșeitate corespunzătoare. Corpul gurilor de scurgere va fi astfel amplasat pe verticală încât oglinda apei reținută de sifon să fie la o adâncime H cel puțin egală cu adâncimea de îngheț cf. prevederilor STAS 6701. După caz, se vor utiliza tuburi prelungitoare (tub telescop) pentru gurile de scurgere.

Se va acorda o atenție deosebită intersecției cu celelalte rețele (gaz, apă) prin executarea de gropi de sondaj foarte dese precum și colaborarea cu detinatorii de utilități.

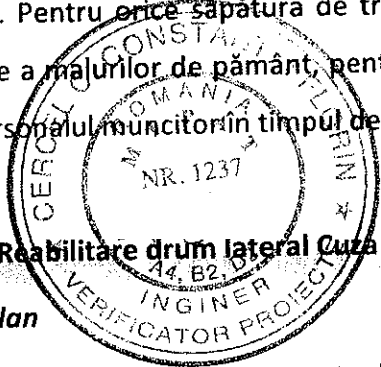
În timpul execuției se vor lua toate măsurile de securitate și sănătatea muncii pentru evitarea oricăror accidente. Pentru orice săpătură de tranșee cu adâncimea mai mare de 1,50 m se vor lua măsuri de sprijinire a maselor de pământ, pentru asigurarea unor condiții normale de muncă, fără a pune în pericol personalul muncitor în timpul desfășurării activităților de muncă.

Obiectul 2: Reabilitare drum lateral Cuza Vodă

Traseul in plan

Lungimea totală a străzii proiectate este de 110 m.

Conform HCL nr. 64/2012 privind clasificarea străzilor în raport cu intensitatea traficului și funcțiile pe care le îndeplinesc, codul de clasificare a străzii este IV, respectiv conform Ordinului MT 49/1998.



Viteza de baza (proiectare) adoptată este de 50 km/h conform STAS 10144-3/91 redusă la 30 km/h din cauza condițiilor de traseu.

La proiectarea traseului în plan s-a urmărit respectarea prescripțiilor prevăzute în STAS 10144/1,3-90, traseul în plan urmărind traseul existent, cu realizarea corecțiilor care s-au impus prin adoptarea elementelor geometrice corespunzătoare, respectiv platforma proiectată a fost încadrată cât mai aproape de limitele amprizei actuale pentru a nu fi necesare exproprieri respectiv pentru a se asigura spațiu pentru realizarea trotuarelor pietonale.

Traseul proiectat este alcătuit dintr-o succesiune de aliniamente și curbe/franturi.

Ținând seama de condițiile existente din teren, existența fronturilor de locuințe, au fost făcute corecții în plan și prin urmare, axa drumului a fost deplasată în stânga sau dreapta față de axa existentă, funcție de posibilitățile de prevedere a tuturor elementelor necesare.

Prin lucrările proiectate s-au îmbunătățit elementele geometrice în plan ale traseului.

Profilul longitudinal

La proiectarea profilului longitudinal s-a avut în vedere evitarea frângerii frecvente a liniei roșii și a declivitatilor alternante, elementele de baza în profil longitudinal s-au menținut cu corecturile care s-au impus.

Profilul longitudinal a fost proiectat avându-se în vedere respectarea cotelor de intrare în curți și cotelor obligate ale construcțiilor adiacente străzii pentru a nu se afecta accesele la proprietăți, precum și de asigurarea pantei minime de scurgere a apelor meteorice. În general, linia roșie a fost proiectată la nivelul terenului existent, cu corecțiile care s-au impus.

În profil longitudinal declivitățile sunt în general mici spre medii, racordate cu raze de curbura având valori mari.

Profilul transversal

În profil transversal strada a fost prevăzută cu următoarele elemente:

Profil transversal tip 1, de la km 0+000 la km 0+110:

a. Parte carosabilă de 4.00 m, cu o singură bandă de circulație de 4.00 m încadrată de borduri mari 20x25x50;



b. Trotuar pietonal pe partea stângă a străzii având lățime de 1.00 m.

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, pantă unică spre dreapta.

Panta transversala a trotuarului este de 2% spre carosabil.

Structura rutieră pe carosabil

Structura rutieră proiectată respecta prevederile Expertizei tehnice și a fost adoptată în conformitate cu prevederile PD177-2001, având următoarea alcătuire:

- 4 cm strat de uzură BAPC16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legatura BADPC22.4 leg. 50/70;
- 15 cm strat de baza din piatra sparta;
- 20 cm strat de fundatie din balast;
- 10 cm strat de formă din balast.

Trotuare

Conform profilelor transversale tip, trotuarele pietonale se vor realiza din pavele prefabricate din beton (clasa C35/45).

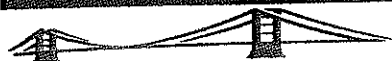
Acestea sunt delimitate (incadrate) de borduri mici, prefabricate, din beton C35/45 cu dimensiunile de 10x15x50 cm (pozate pe o fundatie din beton C16/20 având dimensiunile 20x10 cm) respectiv incadrate și de borduri mari, prefabricate, din beton C35/45 - 20x20x50 cm (pozate pe o fundatie din beton C16/20 având dimensiunile 30x15 cm) la marginea partii carosabile.

Trotuarele pietonale vor avea următoarea structura:

- pavele prefabricate din beton C35/45, 4 cm;
- strat de nisip, 5 cm;
- fundatie din balast, 20 cm.

Trotuarele care sunt incadrate inspre carosabil cu borduri 20x25x50 cm sunt denivelate fata de partea carosabila, inaltimea libera a acestora fiind de 10 cm pentru protectia pietonilor, conform STAS 10144/2-91.



***Accese la proprietati***

Accesele la proprietăți se vor amenaja pe o lungime egala cu lungimea porților existente pentru realizarea cu ușurință a virajelor necesare la intrarea/iesirea din curți.

Accesele proiectate se vor adapta de asemenea la nivelul acceselor existente în curți.

În dreptul acceselor la proprietati bordura mare (20x25) se va adapta și va fi coborâtă la o înălțime de 3 cm față de carosabil pe o lungime egala cu lungimea porții.

Accesele vor avea aceeași structură rutieră cu a trotuarelor pietonale:

- 4 cm pavele autoblocante;
- 5 cm strat de nisip pilonat;
- 20 cm fundație din balast.

Amenajarea intersecțiilor și racordurilor cu strazile laterale

La racordarea cu strazile intersectate linia roșie a fost proiectată la nivelul acestor strazi.

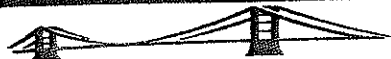
Racordarea bordurii părții carosabile la intersecții s-a realizat cu arce circulare având raze stabilite în funcție de condițiile existente din teren pentru a se asigura continuitatea scurgerii apelor.

Amenajarea acestora se va realiza conform detaliilor de pe Planurile de situație.

Se vor respecta prevederile normativului NP 051-2012 aprobat prin Ordinul 189/2013 cu privire la adaptarea spațiului urban aferent la exigențele persoanelor cu handicap.

Asigurarea colectării și evacuării apelor pluviale

Apele pluviale vor fi preluate de către canalizarea subterană existentă din zonă. Astfel, apele pluviale vor fi dirijate prin pantele transversale și longitudinale la fața bordurii unde vor fi preluate de către gurile de scurgere, guri de scurgere ce se vor amplasa de-a lungul străzii la marginea părții carosabile. Acestea vor fi din PEHD, cu diametru DN400, cu depozit de sedimente, prevăzută cu placă din beton cu ramă și grătar din fontă clasa D400, cu sistem antifurt, iar racordul (legatura) cu caminele de vizitare existente va fi din PVC-KG, DN200, cu panta de 2%. Gurile de scurgere vor fi amplasate la marginea părții carosabile, lângă borduri. Apele colectate prin gurile de scurgere se dirijează spre caminele colectoare, amplasate în apropiere. Racordarea tevilor la caminul de vizitare existent se va face prin intermediul pieselor de trecere speciale care să asigure o etanșeitate corespunzătoare. Corpul gurilor de scurgere va fi astfel amplasat pe verticală încât oglinda apei reținută de sifon să fie la



o adancime H cel puțin egala cu adancimea de inghet cf. prevederilor STAS 6701. După caz, se vor utiliza tuburi prelungitoare (tub telescop) pentru gurile de scurgere.

Se va acorda o atentie deosebita intersectiei cu celelalte rețele (gaz, apa) prin executarea de gropi de sondaj foarte dese precum si colaborarea cu detinatorii de utilitati.

În timpul execuției se vor lua toate măsurile de securitate și sănătatea muncii pentru evitarea oricărui accidente. Pentru orice săpătura de tranșee cu adancimea mai mare de 1,50 m se vor lua măsuri de sprijinire a malurilor de pământ, pentru asigurarea unor condiții normale de muncă, fără a pune în pericol personalul muncitor în timpul desfășurării activităților de muncă.

Obiectul 3: Reabilitare strada Râpei

Traseul in plan

Lungimea totală a străzii proiectate este de 180 metri.

Conform HCL nr. 64/2012 privind clasificarea strazilor în raport cu intensitatea traficului și funcțiile pe care le indeplinesc, codul de clasificare a străzii este IV, respectiv conform Ordinului MT 49/1998.

Viteza de baza (proiectare) adoptată este de 30 km/h conform STAS 10144-3/91 redusă la 30 km/h din cauza condițiilor de traseu.

La proiectarea traseului în plan s-a urmărit respectarea prescripțiilor prevăzute în STAS 10144/1,3-90, traseul în plan urmărind traseul existent, cu realizarea corecțiilor care s-au impus prin adoptarea elementelor geometrice corespunzătoare, respectiv platforma proiectată a fost încadrată cât mai aproape de limitele amprizei actuale pentru a nu fi necesare exproprieri respectiv pentru a se asigura spațiu pentru realizarea trotuarelor pietonale.

Traseul proiectat este alcătuit dintr-o succesiune de aliniamente și curbe/franturi.

Ținând seama de condițiile existente din teren, existența fronturilor de locuințe, au fost făcute corecții în plan și prin urmare, axa drumului a fost deplasată în stanga sau dreapta față de axa existentă, funcție de posibilitățile de prevedere a tuturor elementelor necesare.

Prin lucrările proiectate s-au îmbunătățit elementele geometrice în plan ale traseului.



Profilul longitudinal

La proiectarea profilului longitudinal s-a avut în vedere evitarea frangerii frecvente a liniei roșii și a declivitatilor alternante, elementele de baza în profil longitudinal s-au menținut cu corecturile care s-au impus.

Profilul longitudinal a fost proiectat avându-se în vedere respectarea cotelor de intrare în curți și cotelor obligate ale construcțiilor adiacente străzii pentru a nu se afecta accesele la proprietati, precum și de asigurarea pantei minime de scurgere a apelor meteorice. În general, linia roșie a fost proiectată la nivelul terenului existent, cu corecțiile care s-au impus.

În profil longitudinal declivitățile sunt în general mici spre medii, racordate cu raze de curbura având valori mari.

Profilul transversal

În profil transversal strada a fost prevăzută cu următoarele elemente:

Profil transversal tip 1, de la km 0+000 la km 0+180:

a. Parte carosabilă de 4.00 m, cu o singură bandă de circulație de 4.00 m încadrată de borduri mari 20x25x50;

Panta transversală a părții carosabile este de 2.5%, pantă unică spre stânga.

Structura rutieră pe carosabil

Structura rutieră proiectată respectă prevederile Expertizei tehnice și a fost adoptată în conformitate cu prevederile PD177-2001, având următoarea alcătuire:

- 4 cm strat de uzură BAPC16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legătură BADPC22.4 leg. 50/70;
- 15 cm strat de bază din piatră spartă;
- 20 cm strat de fundație din balast;
- 10 cm strat de formă din balast.



Accese la proprietati

Accesele la proprietăți se vor amenaja pe o lungime egală cu lungimea porților existente pentru realizarea cu ușurință a virajelor necesare la intrarea/ieșirea din curți.

Accesele proiectate se vor adapta de asemenea la nivelul acceselor existente în curți.

În dreptul acceselor la proprietati bordura mare (20x25) se va adapta si va fi coborata la o inaltime de 3 cm fata de carosabil pe o lungime egala cu lungimea porții.

Accesele vor avea următoarea structură rutieră:

- 4 cm pavele autoblocante;
- 5 cm strat de nisip pilonat;
- 20 cm fundatie din balast.

Amenajarea intersectiilor si racordurilor cu strazile laterale

La racordarea cu strazile intersectate linia rosie a fost proiectată la nivelul acestor strazi.

Racordarea bordurii partii carosabile la intersectii s-a realizat cu arce circulare având raze stabilite functie de conditiile existente din teren pentru a se asigura continuitatea scurgerii apelor.

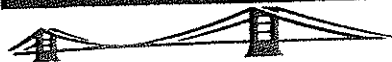
Amenajarea acestora se va realiza conform detaliilor de pe Planurile de situatie.

Se vor respecta prevederile normativului NP 051-2012 aprobat prin Ordinul 189/2013 cu privire la adaptarea spatiului urban aferent la exigentele persoanelor cu handicap.

Asigurarea colectării și evacuării apelor pluviale

Apele pluviale vor fi preluate de către canalizarea subterană existentă din zona. Astfel, apele pluviale vor fi dirijate prin pantele transversale și longitudinale la fața bordurii unde vor fi preluate de către gura de scurgere amplasată la începutul străzii. Aceasta va fi din PEHD, cu diametru DN400, cu depozit de sedimente, prevăzută cu placă din beton cu ramă și grătar din fonta clasa D400, cu sistem antifurt, iar racordul (legatura) cu caminul de vizitare existent va fi din PVC-KG, DN200, cu panta de 2%. Gura de scurgere va fi amplasată la marginea partii carosabile, langa borduri. Apele colectate prin gura de scurgere se dirijeaza spre căminul colector, amplasat in apropiere. Racordarea tevi la caminul de vizitare existent se va face prin intermediul pieselor de trecere speciale care sa asigure o etanseitate corespunzatoare. Corpul gurii de scurgere va fi astfel amplasat pe verticala incat oglinda apei retinuta de sifon sa fie la o adancime H cel putin egala cu adancimea de inghet cf. prevederilor STAS 6701. Dupa caz, se vor utiliza tuburi prelungitoare (tub telescop) pentru guri de scurgere.

Se va acorda o atentie deosebita intersectiei cu celelalte retele (gaz, apa) prin executarea de gropi de sondaj foarte dese precum si colaborarea cu detinatorii de utilitati.



În timpul execuției se vor lua toate măsurile de securitate și sănătatea muncii pentru evitarea oricăror accidente. Pentru orice săpătura de tranșee cu adâncimea mai mare de 1,50 m se vor lua măsuri de sprijinire a malurilor de pământ, pentru asigurarea unor condiții normale de muncă, fără a pune în pericol personalul muncitor în timpul desfășurării activităților de muncă.

Obiectul 4: Reabilitare drum lateral Grădinarilor

Traseul in plan

Lungimea totală a străzii proiectate este de 125 metri.

Conform HCL nr. 64/2012 privind clasificarea străzilor în raport cu intensitatea traficului și funcțiile pe care le îndeplinesc, codul de clasificare a străzii este IV, respectiv conform Ordinului MT 49/1998.

Viteza de baza (proiectare) adoptată este de 50 km/h conform STAS 10144-3/91 redusă la 30 km/h din cauza condițiilor de traseu.

La proiectarea traseului în plan s-a urmărit respectarea prescripțiilor prevăzute în STAS 10144/1,3-90, traseul în plan urmărind traseul existent, cu realizarea corecțiilor care s-au impus prin adoptarea elementelor geometrice corespunzătoare, respectiv platforma proiectată a fost încadrată cât mai aproape de limitele amprizei actuale pentru a nu fi necesare exproprieri respectiv pentru a se asigura spațiu pentru realizarea trotuarelor pietonale.

Traseul proiectat este alcătuit din 2 aliniamente și o curbă.

Ținând seama de condițiile existente din teren, existența fronturilor de locuințe, au fost făcute corecții în plan și prin urmare, axa drumului a fost deplasată în stânga sau dreapta față de axa existentă, funcție de posibilitățile de prevedere a tuturor elementelor necesare.

Prin lucrările proiectate s-au îmbunătățit elementele geometrice în plan ale traseului.

Profilul longitudinal

La proiectarea profilului longitudinal s-a avut în vedere evitarea frângerii frecvente a liniei roșii și a declivitatilor alternante, elementele de baza în profil longitudinal s-au menținut cu corecturile care s-au impus.



Profilul longitudinal a fost proiectat avându-se în vedere respectarea cotelor de intrare în curți și cotelor obligate ale construcțiilor adiacente străzii pentru a nu se afecta accesele la proprietati, precum și de asigurarea pantei minime de scurgere a apelor meteorice. În general, linia rosie a fost proiectată la nivelul terenului existent, cu corecțiile care s-au impus.

În profil longitudinal declivitățile sunt în general mici, racordate cu raze de curbura având valori mari.

Profilul transversal

În profil transversal strada a fost prevăzută cu următoarele elemente:

Profil transversal tip 1, de la km 0+000 la km 0+125:

a. Parte carosabila de 4.00 m, cu o singură bandă de circulație de 4.00 m încadrată de borduri mari 20x25x50;

b. Trotuar pietonal pe partea stângă a străzii având lățime variabilă cuprinsă între 0.70 - 1.20 m.

Panta transversala a partii carosabile este de 2.5%, panta unică spre dreapta.

Panta transversala a trotuarului este de 2% spre carosabil.

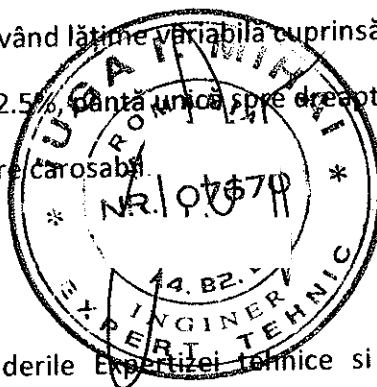
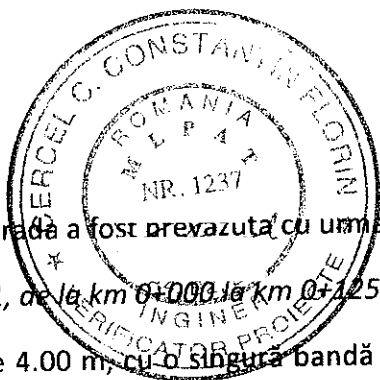
Structura rutieră pe carosabil

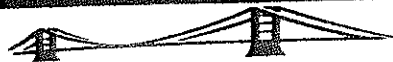
Structura rutieră proiectată respecta prevederile Expertizei tehnice și a fost adoptată în conformitate cu prevederile PD177-2001, având următoarea alcătuire:

- 4 cm strat de uzură BAPC16 rul. 50/70;
- 6 cm strat de legatura BADPC22.4 leg. 50/70;
- 15 cm strat de baza din piatra sparta;
- 20 cm strat de fundatie din balast;
- 10 cm strat de formă din balast.

Trotuare

Conform profilelor transversale tip, trotuarele pietonale se vor realiza din pavele prefabricate din beton (clasa C35/45).





Acestea sunt delimitate (incadrate) de borduri mici, prefabricate, din beton C35/45 cu dimensiunile de 10x15x50 cm (pozate pe o fundatie din beton C16/20 având dimensiunile 20x10 cm) respectiv incadrate si de borduri mari, prefabricate, din beton C35/45 - 20x20x50 cm (pozate pe o fundatie din beton C16/20 având dimensiunile 30x15 cm) la marginea partii carosabile.

Trotuarele pietonale vor avea următoarea structura:

- pavele prefabricate din beton C35/45, 4 cm;
- strat de nisip, 5 cm;
- fundatie din balast, 20 cm.

Trotuarele care sunt incadrate inspre carosabil cu borduri 20x25x50 cm sunt denivelate fata de partea carosabila, inaltimea libera a acestora fiind de 10 cm pentru protecția pietonilor, conform STAS 10144/2-91.



Accese la proprietati

Accesele la proprietăți se vor amenaja pe o lungime egala cu lungimea porților existente pentru realizarea cu usurinta a virajelor necesare la intrarea/iesirea din curti.

Accesele proiectate se vor adapta de asemenea la nivelul acceselor existente in curti.

În dreptul acceselor la proprietati bordura mare (20x25) se va adapta si va fi coborata la o inaltime de 3 cm fata de carosabil pe o lungime egala cu lungimea porții.

Accesele vor avea aceeasi structura rutieră cu a trotuarelor pietonale:

- 4 cm pavele autoblocante;
- 5 cm strat de nisip pilonat;
- 20 cm fundatie din balast.

Amenajarea intersectiilor si racordurilor cu strazile laterale

La racordarea cu strazile intersectate linia rosie a fost proiectată la nivelul acestor strazi.

Racordarea bordurii partii carosabile la intersectii s-a realizat cu arce circulare având raze stabilite functie de conditiile existente din teren pentru a se asigura continuitatea scurgerii apelor.

Amenajarea acestora se va realiza conform detaliilor de pe Planurile de situatie.

Se vor respecta prevederile normativului NP 051-2012 aprobat prin Ordinul 189/2013 cu privire la adaptarea spatiului urban aferent la exigentele persoanelor cu handicap.

Asigurarea colectării și evacuării apelor pluviale

Apele pluviale vor fi preluate de către canalizarea subterană existentă din zona. Astfel, apele pluviale vor fi dirijate prin pantele transversale și longitudinale la fața bordurii unde vor fi preluate de către gura de scurgere amplasată la începutul străzii. Aceasta va fi din PEHD, cu diametru DN400, cu depozit de sedimente, prevăzută cu placă din beton cu ramă și grătar din fonta clasa D400, cu sistem antifurt, iar racordul (legatura) cu caminul de vizitare existent va fi din PVC-KG, DN200, cu panta de 2%. Gura de scurgere va fi amplasată la marginea partii carosabile, langa borduri. Apele colectate prin gura de scurgere se dirijeaza spre căminul colector, amplasat in apropiere. Racordarea tevi la caminul de vizitare existent se va face prin intermediul pieselor de trecere speciale care sa asigure o etanșeitate corespunzatoare. Corpul gurii de scurgere va fi astfel amplasat pe verticala incat oglinda apei retinuta de sifon sa fie la o adancime H cel putin egala cu adancimea de inghet cf. prevederilor STAS 6701. Dupa caz, se vor utiliza tuburi prelungitoare (tub telescop) pentru guri de scurgere.

Se va acorda o atentie deosebita intersectiei cu celelalte retele (gaz, apa) prin executarea de gropi de sondaj foarte dese precum si colaborarea cu detinatorii de utilitati.

În timpul execuției se vor lua toate măsurile de securitate și sănătatea muncii pentru evitarea oricăror accidente. Pentru orice săpătura de tranșee cu adancimea mai mare de 1,50 m se vor lua măsuri de sprijinire a malurilor de pământ, pentru asigurarea unor condiții normale de muncă, fără a pune în pericol personalul muncitor în timpul desfășurării activităților de muncă.

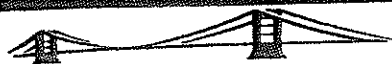
LUCRARI DE SIGURANTA RUTIERĂ

Reglementarea circulatiei va fi intocmita conform standardelor si normativelor in vigoare, avându-se in vedere fluidizarea si siguranta circulatiei printr-o semnalizare corespunzatoare.

Lucrarile de semnalizare la terminarea lucrarilor constau in constructia elementelor de semnalizare verticala si orizontala.

Lucrarile de semnalizare orizontala constau in marcaje longitudinale de separare a sensurilor de circulatie, traversare pentru pietoni si/sau alte elemente caracteristice conform SR 1848-7 si a celorlalte normative in vigoare.

Pentru marcajele rutiere se vor folosi materiale in doi componenti (bicomponente), cu o durata de viata de min. 2 ani, cu grosime 2000 microni, aplicate la rece, cu microbule de sticla.



Numar proiect: 018/2023

Denumire proiect: *Reabilitare străzi prin asfaltarea acestora: Pieptănari, drum lateral Cuza Vodă, Râpei, Grădinarilor drum lateral*

Faza de proiectare: Proiect tehnic și detalii de execuție (P.Th. + D.E.)

Denumire proiect: Reabilitare străzi prin asfaltarea acestora: Pieptănari, drum lateral Cuza Vodă, Râpei, Grădinarilor drum lateral

Beneficiar: Orașul Târgu Frumos

Proiectant: S.C. INFRA PROJECT S.R.L., Iasi, RO 39463086

Faza de proiectare: P.T.E.

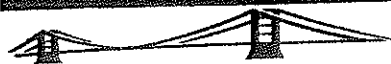
DEVIZ GENERAL

al obiectivului de investitii

Reabilitare străzi prin asfaltarea acestora: Pieptănari, drum lateral Cuza Vodă, Râpei, Grădinarilor drum lateral

TVA 19%

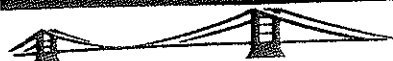
Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fara TVA	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
Capitolul 1 - Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului				
1.1.	Obținerea terenului	0,00	0,00	0,00
1.2.	Amenajarea terenului	0,00	0,00	0,00
1.3.	Amenajari pentru protectia mediului si aducerea terenului la starea initiala	0,00	0,00	0,00
1.4.	Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor	0,00	0,00	0,00
Total capitol 1		0,00	0,00	0,00
Capitolul 2 - Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții				
2.1.	Constructii si instalatii	0,00	0,00	0,00
Total capitol 2		0,00	0,00	0,00
Capitolul 3 - Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică				
3.1.	Studii	8.600,00	1.634,00	10.234,00
	3.1.1. Studii de teren	8.600,00	1.634,00	10.234,00
	3.1.1.1. Studiu topografic	4.800,00	912,00	5.712,00
	3.1.1.2. Studiu geotehnic	3.800,00	722,00	4.522,00
	3.1.2. Raport privind impactul asupra mediului	0,00	0,00	0,00
	3.1.3. Alte studii specifice	0,00	0,00	0,00
3.2.	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	2.000,00	380,00	2.380,00
3.3.	Expertizare tehnica	1.800,00	342,00	2.142,00
3.4.	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0,00	0,00	0,00
3.5.	Proiectare	19.600,00	3.724,00	23.324,00
	3.5.1. Tema de proiectare	0,00	0,00	0,00
	3.5.2. Studiu de fezabilitate	0,00	0,00	0,00



Numar proiect: 018/2023

Denumire proiect: *Reabilitare străzi prin asfaltarea acestora: Pieptănari, drum lateral Cuza Vodă, Râpei, Grădinarilor drum lateral*
Faza de proiectare: Proiect tehnic și detalii de execuție (P.Th. + D.E.)

	3.5.3. Documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	0,00	0,00	0,00
	3.5.4. Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	3.500,00	665,00	4.165,00
	3.5.5. Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	2.000,00	380,00	2.380,00
	3.5.6. Proiect tehnic și detalii de execuție	13.100,00	2.489,00	15.589,00
	3.5.7. Proiect tehnic pentru organizarea execuției	1.000,00	190,00	1.190,00
3.6.	Organizarea procedurilor de achiziție	0,00	0,00	0,00
3.7.	Consultanța	0,00	0,00	0,00
	3.7.1. Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	0,00	0,00	0,00
	3.7.2. Auditul financiar	0,00	0,00	0,00
3.8.	Asistență tehnică	8.000,00	1.520,00	9.520,00
	3.8.1. Asistență tehnică din partea proiectantului	1.000,00	190,00	1.190,00
	3.8.1.1. pe perioada de execuție a lucrărilor	700,00	133,00	833,00
	3.8.1.2. pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către I.S.C.	300,00	57,00	357,00
	3.8.2. Dirigenție de șantier	7.000,00	1.330,00	8.330,00
Total capitol 3		40.000,00	7.600,00	47.600,00
Capitolul 4 - Cheltuieli pentru investiția de baza				
4.1.	Construcții și instalații	853.599,55	162.183,91	1.015.783,47
4.1.1	Obiectul 1: Reabilitare strada Pieptănari	293.150,29	55.698,56	348.848,85
4.1.2	Obiectul 2: Reabilitare drum lateral Cuza Vodă	184.090,44	34.977,18	219.067,62
4.1.3	Obiectul 3: Reabilitare strada Râpei	208.091,61	39.537,41	247.629,02
4.1.4	Obiectul 4: Reabilitare drum lateral Grădinarilor	168.267,21	31.970,77	200.237,98
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0,00	0,00	0,00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0,00	0,00	0,00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0,00	0,00	0,00
4.5.	Dotari	0,00	0,00	0,00
4.6.	Active necorporale	0,00	0,00	0,00
Total capitol 4		853.599,55	162.183,91	1.015.783,47
Capitolul 5 - Alte cheltuieli				
5.1.	Organizare de șantier	12.565,68	2.387,48	14.953,16
	5.1.1. Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	8.297,68	1.576,56	9.874,24
	5.1.2. Cheltuieli conexe organizării șantierului	4.268,00	810,92	5.078,92
5.2.	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	10.480,87	190,00	10.670,87
	5.2.1. Comisiunile și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	0,00	0,00	0,00



Numar proiect: 018/2023

Denumire proiect: *Reabilitare străzi prin asfaltarea acestora: Pieptănari, drum lateral Cuza Vodă, Râpei, Grădinarilor drum lateral*
Faza de proiectare: Proiect tehnic și detalii de execuție (P.Th. + D.E.)

	5.2.2. Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții	4.309,49	0,00	4.309,49
	5.2.3. Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții	861,90	0,00	861,90
	5.2.4. Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC	4.309,49	0,00	4.309,49
	5.2.5. Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/ desființare	1.000,00	190,00	1.190,00
5.3.	Cheltuieli diverse și neprevăzute (procent din valoarea cheltuielilor prevăzute la cap./subcap. 1.2, 1.3, 1.4, 2, 3.5, 3.8, 4) - 2%	17.623,99	3.348,56	20.972,55
5.4.	Cheltuieli pentru informare și publicitate	0,00	0,00	0,00
Total capitol 5		40.670,54	5.926,04	46.596,58
Capitolul 6 - Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste				
6.1.	Pregătirea personalului de exploatare	0,00	0,00	0,00
6.2.	Probe tehnologice și teste	0,00	0,00	0,00
Total capitol 6		0,00	0,00	0,00
TOTAL GENERAL		934.270,09	175.709,95	1.109.980,05
din care: C + M (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)		861.897,23	163.760,47	1.025.657,71

Data: 10.04.2023

Intocmit, în conformanță cu
S.C. INFRA PROJECT S.R.L.

Beneficiar/Investitor,
Orașul Târgu Frumos

Președinte de ședință,
Consilier local,
Maftei Gabriel

Contrasemnează pentru legalitate,
Secretar general al orașului,
Valache Arghir Gabriel