

MODERNIZARE STRAZI IN SATUL COSENI



BENEFICIAR: MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE,

JUDETUL COVASNA

**FAZA: DOCUMENTATIE DE AVIZARE A LUCRARILOR DE
INTERVENTII (D.A.L.I)**

PROIECT NR.: 16 / 2022

LISTA și SEMNĂTURILE PROIECTANȚILOR

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

MODERNIZARE STRAZI IN SATUL COSENI

1.2. Ordonator principal de credite / investitor

**Reprezentant legal al MUNICIPIULUI SFANTU GHEORGHE –
primar ANTAL ARPAD - ANDRAS**

1.3. Beneficiarul investitiei

MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE, JUDETUL COVASNA

1.4. Elaboratorul documentației:

PROIECTANT:

S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.

BOTOȘANI, str. Primăverii Nr. 28

Mobil: 0753 897407 / 0331 711 423

e-mail: viaproit@yahoo.com

1.5. Colectiv de elaborare:

Administrator ing. VOINICIUC IONUT

Șef proiect / proiectant ing. VOINICIUC IONUT – coordonare generală, soluții tehnice, evaluări, proiectare asistată de calculator, planse

Proiectant ing. BICHR RADU - GEORGE – soluții tehnice, evaluari, proiectare asistată de calculator, planse

Prezenta documentație tehnico-economică este elaborată în conformitate cu Hotărârea nr. 907 din 29 Noiembrie 2016 privind etapele de elaborare și conținutul – cadru al documentațiilor tehnico – economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice.

A. PIESE SCRISE

BORDEROU - PIESE SCRISE

1. Informații generale privind obiectivul de investiții
 - 1.1. Denumirea obiectivului de investiții
 - 1.2. Ordonator principal de credite/investitor
 - 1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)
 - 1.4. Beneficiarul investiției
 - 1.5. Elaboratorul documentației de avizare a lucrărilor de intervenție
2. Situația existentă și necesitatea realizării obiectivului /proiectului de investiții
 - 2.1. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante, structuri instituționale și financiare
 - 2.2. Analiza situației existente și identificarea deficiențelor
 - 2.3. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice
3. Descrierea construcției existente
 - 3.1. Particularități ale amplasamentului:
 - 3.2. Regimul juridic:
 - 3.3. Caracteristici tehnice și parametri specifici:
 - 3.4. Analiza stării construcției, pe baza concluziilor expertizei tehnice și/sau ale auditului energetic, precum și ale studiului arhitecturalo-istoric în cazul imobilelor care beneficiază de regimul de protecție de monument istoric și al imobilelor aflate în zonele de protecție ale monumentelor istorice sau în zone construite protejate. Se vor evidenția degradările, precum și cauzele principale ale acestora, de exemplu: degradări produse de cutremure, acțiuni climatice, tehnologice, tasări diferențiate, cele rezultate din lipsa de întreținere a construcției, concepția structurală inițială greșită sau alte cauze identificate prin expertiză tehnică.
 - 3.5. Starea tehnică, inclusiv sistemul structural și analiza diagnostic, din punct de vedere al asigurării cerințelor fundamentale aplicabile, potrivit legii.
 - 3.6. Actul doveditor al forței majore, după caz.
4. Concluziile expertizei tehnice și, după caz, ale auditului energetic, concluziile studiilor de diagnosticare:
5. Identificarea scenariilor/opțiunilor tehnico-economice (minimum două) și analiza detaliată a acestora
 - 5.1. Soluția tehnică, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, functional-arhitectural și economic, cuprinzând:
 - 5.2. Necesarul de utilități rezultate, inclusiv estimări privind depășirea consumurilor inițiale de utilități și modul de asigurare a consumurilor suplimentare.
 - 5.3. Durata de realizare și etapele principale corelate cu datele prevăzute în graficul orientativ de realizare a investiției, detaliat pe etape principale

- 5.4. Costurile estimative ale investiției:
- Costurile estimate pentru realizarea investiției, cu luarea în considerare a unor investiții similare:
 - Costurile estimative de operare pe durata normată de viață/amortizare a investiției
- 5.5. Sustenabilitatea realizării investiției:
- a. *Impactul social și cultural*
 - b. *Estimări privind forța de muncă ocupată prin realizarea investiției: în faza de realizare, în faza de operare:*
 - c. *Impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv asupra biodiversității și a siturilor protejate, după caz.*
- 5.6. Analiza financiară și economică aferentă realizării lucrărilor de intervenții
- a. *Prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referință și prezentarea scenariului de referință:*
 - b. *Analiza cererii de bunuri și servicii care justifică necesitatea și dimensionarea investiției, inclusiv prognoze pe termen mediu și lung*
 - c. *Analiza financiară; sustenabilitatea financiară*
 - d. *Analiza economică; Analiza cost – eficacitate.*
 - e. *Analiza de riscuri, măsuri de prevenire/diminuare a riscurilor*
6. Scenariul/Optiunea tehnico-economic(ă) optim(ă), recomandat(ă)
- 6.1. Compararea scenariilor/opțiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilității și riscurilor
- 6.2. Selectarea și justificarea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e)
- 6.3. Principalii indicatori tehnico-economici ai investiției
- 6.4. Prezentarea modului în care se asigură conformarea cu reglementările specifice funcțiunii preconizate din punctul de vedere al asigurării tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcției, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice
- 6.5. Nominalizarea surselor de finanțare a investiției publice, ca urmare a analizei financiare și economice: fonduri proprii, credite bancare, alocații de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite.
7. Urbanism, acorduri și avize conforme
- 7.1. Certificatul de urbanism emis în vederea obținerii autorizației de construire – atașat prezentei documentații.
- 7.2. Extras de carte funciară, cu excepția cazurilor speciale, expres prevăzute de lege – se anexează în prealabil.
- 7.3. Actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului, măsuri de diminuare a impactului, măsuri de compensare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu în documentația tehnico-economică – se anexează în prealabil.
- 7.4. Avize conforme privind asigurarea utilităților

7.5. Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară– se anexează studiul topografic avizat de OCPI.

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

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.,
ing. BICHIŢ RADU – GEORGE



1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTIȚII

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

MODERNIZARE STRAZI IN SATUL COSENI

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE, JUDETUL COVASNA

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)

NU ESTE CAZUL.

1.4. Beneficiarul investiției

MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE, JUDETUL COVASNA

→ *Strada 1 Decembrie 1918, nr. 2, cod postal 520008, Sfantu Gheorghe*

→ *Tel: +40 267 316 957*

→ *Pagina web: www.sfantugheorghe.info*

1.5. Elaboratorul DOCUMENTATIEI DE AVIZARE A LUCRARILOR DE INTERVENTIE

S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.

BOTOȘANI, str. Primăverii Nr. 28

Mobil: 0753 897407 / 0331711423

e-mail: viaproit@yahoo.com

2. SITUAȚIA EXISTENTĂ ȘI NECESITATEA REALIZĂRII OBIECTIVULUI/PROIECTULUI DE INVESTIȚII

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

Conform caietului de sarcini, se dorește realizarea unei documentații tehnico-economice pentru obiectivul „**MODERNIZARE STRAZI IN SATUL COSENI**”.

Prin realizarea obiectivului de investiții, autoritatea publică locală, în vederea asigurării unui amplasament de calitate, atractiv și incluziv, pentru satisfacerea nevoilor locuitorilor MUNICIPIULUI, precum și pentru creșterea calității vieții, urmărește asigurarea unei rețele publice de transport moderne și eficiente, precum și dezvoltarea infrastructurii tehnico-economice edilitare a serviciilor publice.

Obiectivul general la care contribuie realizarea D.A.L.I. este de interes public. Obiectivul „**MODERNIZARE STRAZI IN SATUL COSENI**” este cuprins în Strategia de Dezvoltare a MUNICIPIULUI SFANTU GHEORGHE, prin obiectivul specific OS 1: INFRASTRUCTURA „*Dezvoltarea infrastructurii de baza din zonele urbane marginalizate ale Municipiului Sfantu Gheorghe*”.

Obiectivul principal al documentației tehnico-economice este de a răspunde priorității de dezvoltare și reabilitare a infrastructurii de transport și a rețelelor de utilități a MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE, prin reabilitarea / modernizarea infrastructurii rutiere.

Dezvoltarea infrastructurii și a serviciilor locale de bază reprezintă elemente esențiale în cadrul oricărui efort de a valorifica potențialul de creștere și de a promova durabilitatea în zonele unde se va realiza obiectivul de investiții.

De fapt, crearea de infrastructură reprezintă primul pas în cadrul procesului de dezvoltare locală, în ideea că accesul la utilități, bunuri și/sau servicii crește atractivitatea zonei, deci acționează ca un „magnet” pentru potențialii investitori.

Între infrastructura unei zone și dezvoltarea sa economică există o relație de reciprocitate. Potențialul de dezvoltare a unei zone este cu atât mai mare cu cât infrastructura este mai dezvoltată.

De asemenea, creșterea economică exercită o presiune asupra infrastructurii existente și determină o nevoie mai accentuată de dezvoltare a acesteia. Astfel, construirea și întreținerea infrastructurii au un efect multiplicator ce creează numeroase locuri de muncă și impulsionează dezvoltarea economică.

Dezvoltarea durabilă a comunităților locale reprezintă o prioritate pentru că modul în care se dezvoltă localitatea îi afectează prezentul și șansele de viitor. O comunitate durabilă apreciază și promovează un mediu înconjurător sănătos, utilizează eficient resursele, dezvoltă și asigură o economie locală viabilă. Comunitatea durabilă are o viziune asupra dezvoltării susținută și promovată de toți membrii ei.

STRATEGIA DE DEZVOLTARE LOCALA reprezinta instrumentul participativ care implica intreaga comunitate si are ca scop asigurarea dezvoltarii economice si sociale. Unele din obiectivele strategiei de dezvoltare locala este evaluarea impactului proiectelor de investitie realizate pana in prezent si propunerea altor proiecte necesare, tinand cont de potentialul existent, precum si identificarea unei viziuni de dezvoltare propice pentru dezvoltarea optima a comunitatii, in functie de posibilele scenarii de dezvoltare cu probabilitate mare de realizare, consolidata pe valorificarea resurselor si a potentialului existent.

SDL vizeaza definirea reperelor strategice de dezvoltare a comunitatii cu accent deosebit pe masuri ce necesita a fi abordate.

2.2. Analiza situației existente și identificarea deficiențelor

Obiectivele analizate in prezenta documentatie sunt:

Nr. Crt.	Denumire strada	Nr. Cadastral	Pozitii km.:		Lungime:
			De la:	La:	
1	Strada 1 - Tronson 1	39784	0+000	0+269	269.00
2	Strada 1 - Tronson 2	39784	0+000	0+103	103.00
3	Strada 2	39785	0+000	0+190	190.00
4	Strada 3	39792	0+000	0+646	646.00
5	Strada 4	39787	0+000	0+090	90.00
6	Strada 5	39788	0+000	0+155	155.00
7	Strada 6 - Tronson 1	39793	0+000	0+231	231.00
8	Strada 6 - Tronson 2	39793	0+000	0+170	170.00
9	Strada 7	39786, 38571	0+000	0+304	304.00
10	Strada 8	39791, 38571	0+000	0+707	707.00
11	Strada 9	39794	0+000	0+442	442.00
12	Strada 10	38571	0+000	0+141	141.00
Total lungime propusa modernizare					3,448.00

Starea de tehnica existentă este necorespunzătoare pentru desfășurarea circulației rutiere în condiții de siguranță, drumurile analizate având defecte ale suprafeței de rulare și ale complexului rutier, îmbrăcămintea rutieră existentă nefiind conformă cu cerințelor actuale de securitate și confort:

- Dispozitivele de colectare și evacuare a apelor pluviale colectate, fie lipsesc, fie sunt într-o stare tehnică necorespunzătoare, astfel încât apele pluviale nu pot fi colectate și evacuate din zona drumurilor, acestea având posibilitatea de a stagna în zona amprizei.
- Planeitatea suprafeței de rulare este necorespunzătoare datorită unei îmbrăcămînți rutiere nemodernizate, aceasta ducând la accelerări și frânări cu frecvență mai mare, la zgomot, vibrații și praf.

- Partea carosabilă a tronsoanelor de drum prezintă defecte și degradări specifice drumurilor pietruite și parțial pietruite, degradări reprezentate de gropi, denivelări, fagașe. Aceste defecțiuni împiedică desfășurarea normală a circulației rutiere și generează praf pe timp uscat și noroi, respectiv imposibilitate de circulație a autovehiculelor în perioada umedă.
- La unele strazi, nu sunt amenajate trotuare, iar pe tronsoanele unde există, starea de degradare nu asigură climat oportun desfășurării traficului pietonal și a dezvoltării zonei. Bordurile acestora sunt în starea rea, sparte, ciobite, îngropate parțial fiind necesară înlocuirea lor și poziționarea la noua cota proiectată.
- Pe strada 7, identificată prin Nr. Cad: 39786 și 38571, partea carosabilă a acestui tronson de drum prezintă defecte și degradări specifice drumurilor din beton asfaltic, cu degradări specifice sistemului rutier și a îmbracamintii rutiere: desprinderi ale stratului de uzură pe suprafețe mari, desprinderi ale straturilor bituminoase pe suprafețe mari, gropi cu nivel de severitate ridicat, plombări, degradări de margine cu nivel de severitate ridicat, fisuri transversale și longitudinale, degradări datorate oboselii structurii rutiere, degradări ale caror efect sunt accentuate de acțiunea fenomenului de îngheț – dezgheț și acțiunii apelor pluviale ce stagnează în gropile existente de pe partea carosabilă.
- Pe platforma drumurilor se întâlnesc degradări frecvente precum fagașe, denivelări, gropi, acostamente înierbate, lipsa bombamentului, etc.
- Caracteristicile tehnice actuale, respectiv pante longitudinale, pante transversale, elemente de colectare a apelor pluviale nu respectă normativele și standardele românești aflate în vigoare.
- Drumurile nu sunt prevăzute cu semnalizare rutieră care să asigure siguranța traficului și a pietonilor în conformitate cu standardele și normativele în vigoare, iar indicatoarele rutiere lipsesc.

Lucrarile care fac obiectul prezentei documentații cuprind operațiunile necesare de executat în scopul modernizării strazilor din SATUL COSENI, sat aparținător al MUNICIPIULUI SFANTU GHEORGHE, JUDEȚUL COVASNA, asigurării unor condiții normale de confort și de siguranță a circulației impuse de normele și normativele tehnice în vigoare, realizarea capacității portante a străzilor conform standardelor în vigoare precum și optimizarea curbilor, rezolvarea scurgerii apelor, realizarea conform normativelor în vigoare a semnalizării rutiere și siguranței circulației și realizarea lucrărilor de protecția mediului.

Prin executarea lucrărilor nu se produc modificări ale mediului înconjurător, ci se asigură desfășurarea circulației rutiere în condiții normale de siguranță și confort.

Lucrarile care se vor executa au ca scop modernizarea străzilor și realizarea trotuarelor, menținerea în permanență a caracteristicilor tehnico-funcționale ale acestor străzi, precum și îmbunătățirea acestora în raport cu cerințele traficului rutier actual și de viitor.

Oportunitatea investiției este permanentă, data fiind importantă rețelei de cai de transport în cadrul localității, precum și dorința de creștere a nivelului de trai al locuitorilor respective de atragere a unui număr mare de turiști.

Lucrările tehnice vor fi făcute pentru a respecta necesitățile unei estimări realiste a dezvoltării infrastructurii rutiere din **MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE** și pentru respectarea reglementărilor românești și ale UE.

Lucrările de modernizare vor fi realizate în exclusivitate pe domeniul public și nu implică exproprieri sau despăgubiri.















Fotografii relevante din amplasament

2.3. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Prin obiectivele sale, proiectul propus răspunde nevoilor și priorităților identificate la nivel **local** în ceea ce privește dezvoltarea durabilă, reducerea decalajelor actuale locale și îmbunătățirea infrastructurii rutiere locale.

Realizarea obiectivului de investiții va determina:

- îmbunătățirea circulației autovehiculelor și a pietonilor;
- creșterea siguranței circulației rutiere pe drumurile publice;
- creșterea calității serviciilor publice;
- atragerea de noi investitori;
- va fi influențată benefic activitatea economico-comercială;
- creșterea valorii terenurilor, îndeosebi a celui intravilan, prin creșterea interesului localnicilor de a construi și reabilita locuințele;
- stoparea migrării populației active;
- facilitarea accesului persoanelor și autovehiculelor;
- îmbunătățirea accesibilității pe teritoriul unității administrativ teritoriale.
- prin realizarea proiectului se va asigura accesul mai rapid între cele două zone urbane și către centrul orașului;

Din punct de vedere economic se pot aprecia următoarele:

- impact direct și indirect asupra dezvoltării economice, sociale și culturale;
- reducerea costurilor de operare a transportului, implicit atragerea investitorilor;
- crearea de noi locuri de muncă, în faza de implementare a proiectului, iar la finalizarea acestuia prin dezvoltarea de noi afaceri;
- creșterea nivelului investițional și atragerea de noi investitori autohtoni și străini, care să contribuie la dezvoltarea zonei;
- va fi creat un loc de muncă cu caracter permanent pentru lucrările de mentenanță necesare drumurilor.
- proiectul propus **se corelează** cu **proiectele de dezvoltare** preconizate pentru **Zona MUNICIPIULUI SFANTU GHEORGHE** (apă, gaz metan, salubritate etc.), acționând în **sinergie** cu proiectele propuse de comunitatea locală. Sinergia acestor proiecte va asigura pe termen lung **creșterea atractivității zonei**, stimularea **dezvoltării economice și îmbunătățirea calității vieții**.
- Prin creșterea accesibilității și atractivității zonei se **stimulează mobilitatea forței de muncă** și creându-se în acest fel noi locuri de muncă;
- Implementarea proiectului va conduce crearea de noi locuri de muncă, atât pe perioada construcției, cât și ulterior, în perioada operațională;

3. DESCRIEREA CONSTRUCȚIEI EXISTENTE

3.1. Particularități ale amplasamentului:

- a. Descrierea amplasamentului (localizare – intravilan /extravilan, suprafața terenului, dimensiuni în plan, regim juridic - natura proprietății sau titlul de proprietate, servituți, drept de preempțiune, zonă de utilitate publică, informații/obligații/constrângeri extrase din documentațiile de urbanism, după caz);*

Amplasamentul proiectului aparține domeniului public al MUNICIPIULUI SFANTU GHEORGHE, domeniu administrat de Consiliul Local SFANTU GHEORGHE, conform documentatiei de urbanism nr. 6 / 1995 faza PUG, aprobată prin Hotărârea de Consiliul Local Sfântu Gheorghe nr. 367 / 2018.

Strazile ce se doresc a fi modernizate sunt împărțite în 12 tronsoane, cu o lungime totală de 3.448,00 m, dispuse în intravilanul SATULUI COSENI, MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE.

Străzile analizate în documentația tehnico-economică se află în domeniul public al MUNICIPIULUI SFANTU GHEORGHE și nu necesită exproprieri și nu face obiectul unor litigii în curs de soluționare în instanțele judecătorești.

Zona de folosință: cai de comunicație rutieră

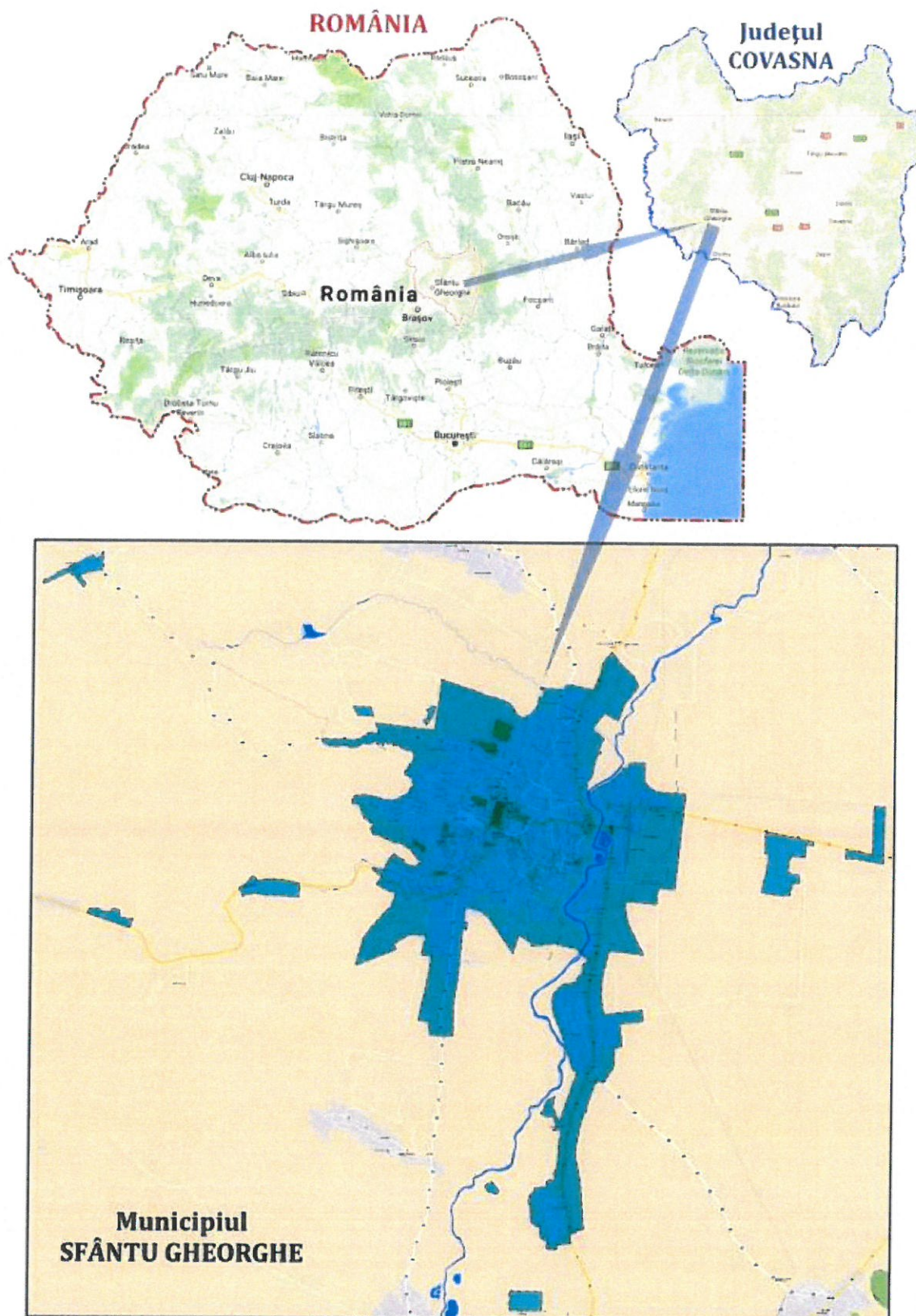
Folosința actuală: drum

Subzona conform PUG: UTR 65

Sfântu Gheorghe (în maghiară Sepsiszentgyörgy, în germană Sankt Georgen) este municipiul de reședință al județului Covasna, Transilvania, România, format din localitatea componentă Sfântu Gheorghe (reședința) și din satele Chilieni și Coșeni.

Se învecinează cu comunele Vâlcele, Valea Crișului, Ghidfalău, Reci, Ozun, Chichiș și Ilieni. Județul face parte din Regiunea de Dezvoltare Centru. Municipiul Sfântu Gheorghe are o suprafață de 7.292 ha, iar coordonatele geografice sunt 45°51'49"N, 25°47'15"E .

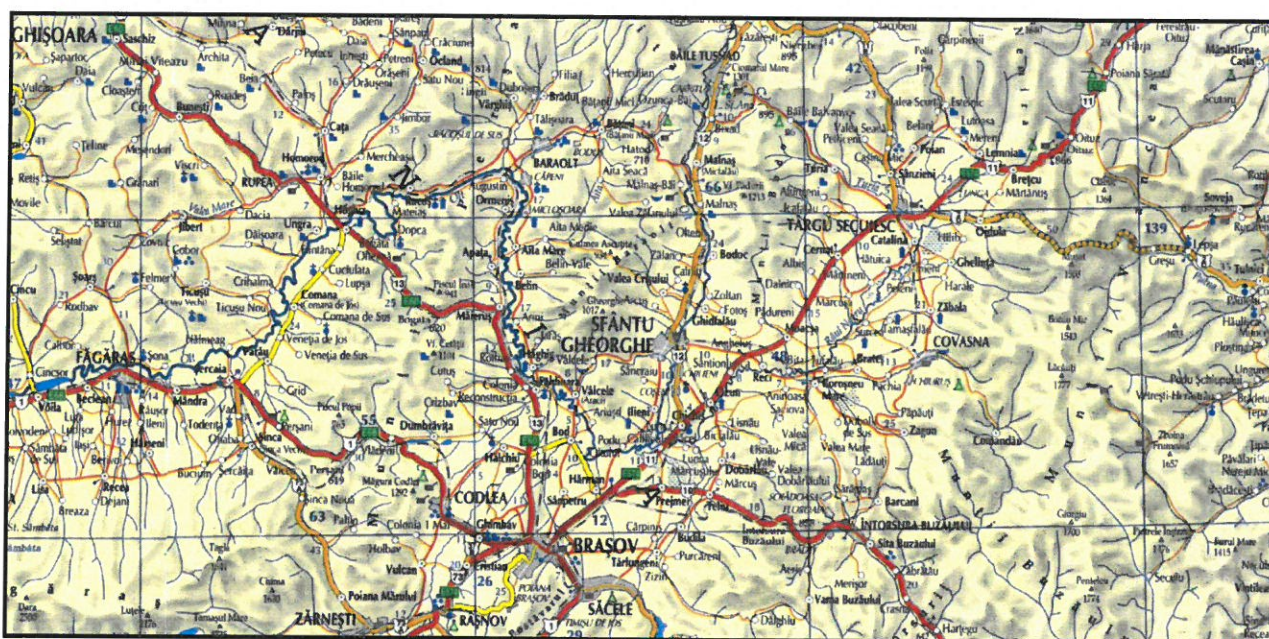
Municipiul Sfântu Gheorghe este situat în depresiunea Brașovului, pe ambele maluri ale Oltului, la o altitudine de 550 m. Acesta se caracterizează prin prezența unui piemont cunoscut sub numele de Câmpu Frumos și o regiune de luncă și mlaștină drenată decursurile râurilor Olt, Râului Negru, Târlung.



b. Relații cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;

Orașul este străbătut de două drumuri naționale (DN12: Brașov–Sfântu Gheorghe–Miercurea Ciuc și DN13E: Feldioara–Vâlcele–Sfântu Gheorghe) și de trei drumuri județene (DJ121B: Sfântu Gheorghe–Aita Medie, DJ121C: Sfântu Gheorghe–Șugaș Băi, DJ112: Hărman–Ilieni–Sfântu Gheorghe).

Transportul feroviar este asigurat de căile ferate Sfântu Gheorghe–Brașov, Sfântu Gheorghe–Miercurea Ciuc și Sfântu Gheorghe–Brețcu, fiind străbătut de Magistrala CFR400.



c. Date seismice și climatice

Clima este continental-moderată și face parte din etajul topoclimatic colinar, aria topoclimatului de adăpost cu inversiuni de temperatură: cu veri relativ bogate în precipitații și ierni friguroase. Circulația generală a atmosferei este caracterizată prin frecvența curenților de aer temperat-oceanice dinspre vest – mai ales în sezonul cald – și de pătrunderi frecvente de aer temperat-continental dinspre est, nord-est – mai ales în sezonul rece.

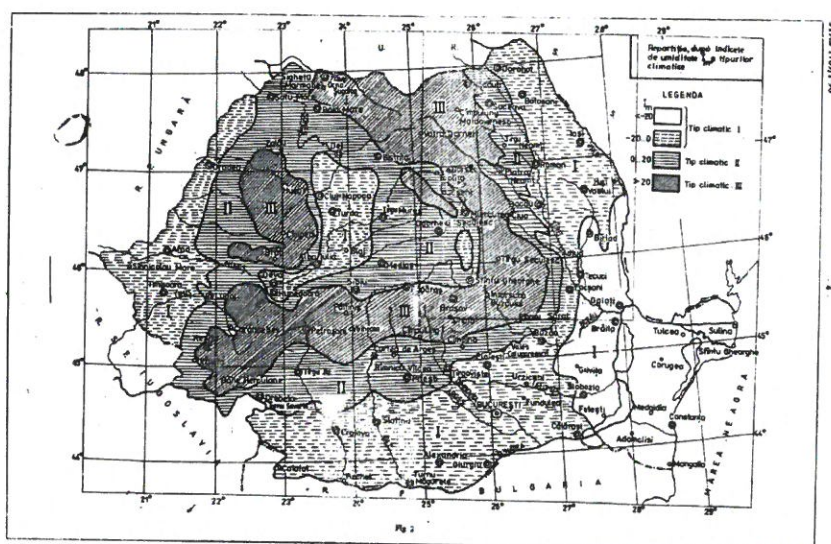
Temperatura medie multianuală este de 7,6°C. Media multianuală în luna iulie este de 18°C, iar în luna ianuarie -4,7°C. Temperaturile maxime absolute s-au înregistrat în lunile iulie și august (36,3°C), iar minima absolută în luna ianuarie (-32,0°C). Iernile sunt destul de aspre atât ca intensitate cât și ca durată.

Durata medie anuală fără îngheț este de 158 zile. Adâncimea maximă de îngheț este de 1,5 m. Stratul de zăpadă durează în medie 60-100 de zile pe an, în funcție de altitudine și expozitie. Precipitațiile atmosferice însumează aproximativ 560-600 mm

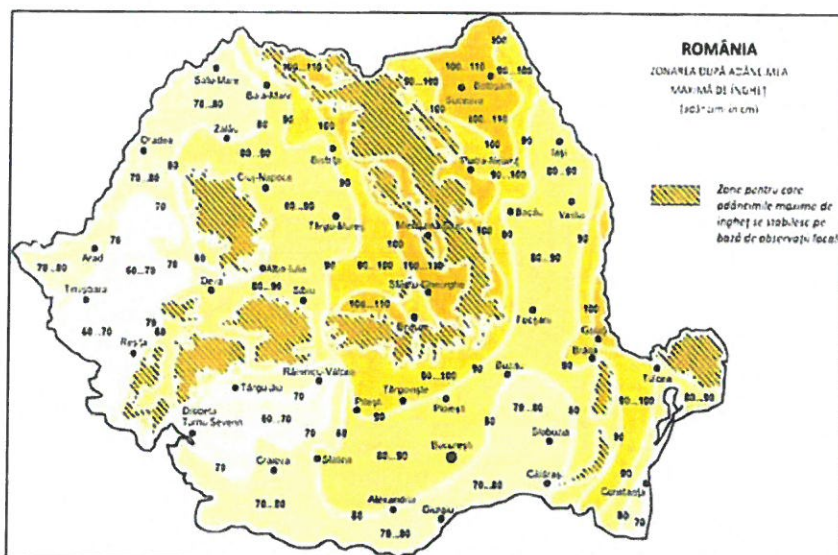
anual, cu valori mai mici în cursul lunilor de februarie 22 mm și mai mari în cursul primăverii și verii (lunile mai - iunie) 737 mm, maxima anuală fiind de 1014 mm, iar minima de 381,9 mm. Numărul de zile cu precipitații este de 150. Umezeala relativă a aerului este destul de ridicată atingând valori de peste 75%. De la 900-1000 m altitudinal umezeala relativă depășește 80%.

Vântul dominant în județul Covasna este cel din sector vestic, cu probabilitate de 30 % din numărul zilelor de ani, iar în cadrul acestuia direcțiile vest și sud – vest au cea mai mare pondere. În timpul iernii, din sectorul nord, nord-est, devine dominant vântul Nemira, care impune aspect climatic continental de iarnă.

Tipul climateric caruia îi corespunde zona **MUNICIPIULUI SFANTU GHEORGHE**, după indicele de umiditate, care se situează în intervalul $-20 < I_m < 0$, este tipul II, conform Harta repartitiei tipurilor climaterice pe teritoriul României, anexată la Ghidul Tehnic pentru structuri suple și semirigide.

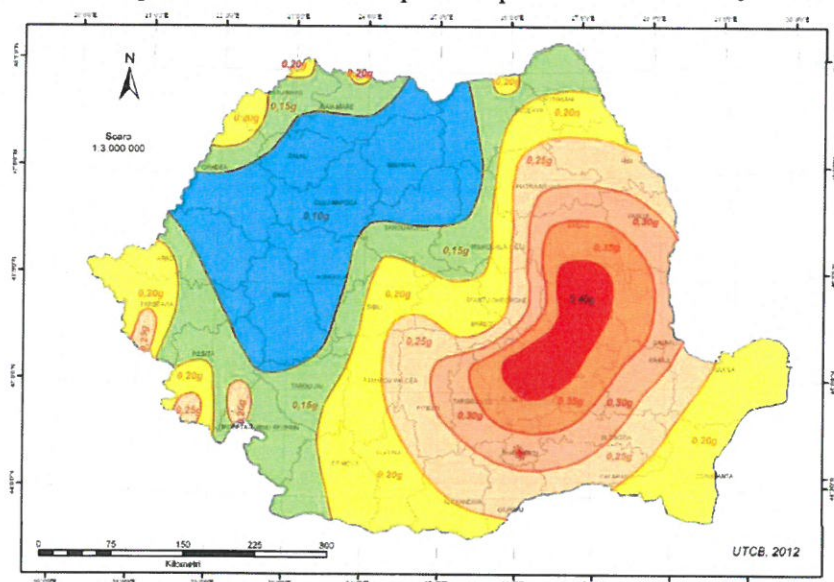


În conformitate cu STAS 6054 - „Adâncimi maxime de îngheț. Zonarea teritoriului României”, adâncimea maximă de îngheț pentru zona studiată este de 100,0 – 110,0 cm de la suprafața terenului.

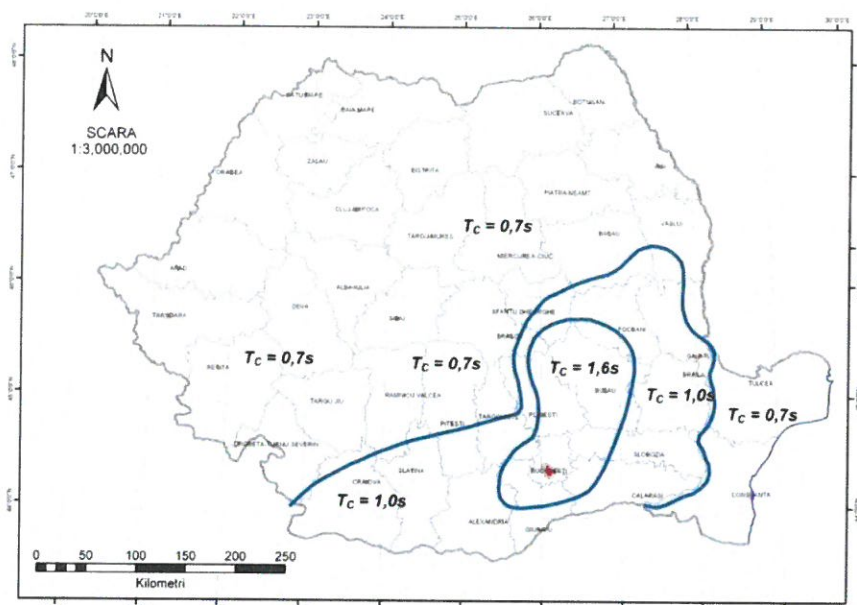


Date seismice - Din punct de vedere al normativului „Cod de proiectare seismică – partea 1, P100-1/2013”, intensitatea pentru proiectare a hazardului seismic este descrisă de valoarea de vârf a accelerației terenului, a_g (accelerația terenului pentru proiectare) determinată pentru intervalul mediu de recurență de referință (IMR) de [225] ani, cu 20% probabilitate de depășire în 50 de ani.

În cazul zonei în discuție, accelerația a_g are valoarea 0.20 g. Perioada de control (colt) a spectrului de răspuns recomandată pentru proiectare este $T_c = 0.70$ s.



Zonarea valorii de vârf a accelerației terenului pentru cutremure având IMR = 225 ani.



Perioada de control (colț) a spectrului de răspuns T_c .

Conform CR 1-1-3-2012 – „Cod proiectare. Evaluarea acțiunii zăpezii asupra construcțiilor”, încărcarea dată de zăpadă este de 2,0 KN/m², pentru un interval mediu de recurență de 50 ani.

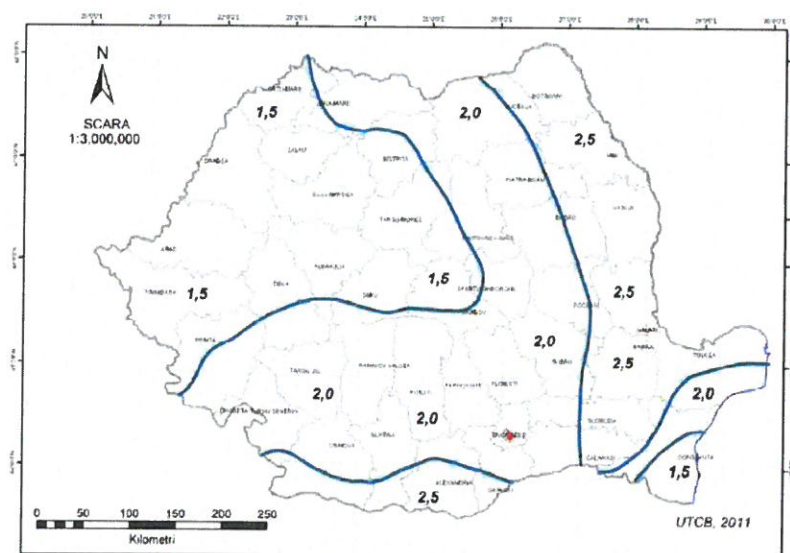


Figura 3.1 Zonarea valorilor caracteristice ale încărcării din zăpadă pe sol s_k , kN/m², pentru altitudini $A = 1000$ m
NOTA: Pentru altitudini $A > 1000$ m valorile s_k se determină cu relațiile (3.1) și (3.2)

Presiunea de referinta a vantului, mediata pe 10 minute $q_{ref} = 0.60$ kPa, conform CR 1-1-4/2012 – „Cod de proiectare. Evaluarea actiunii vantului asupra constructiilor”.

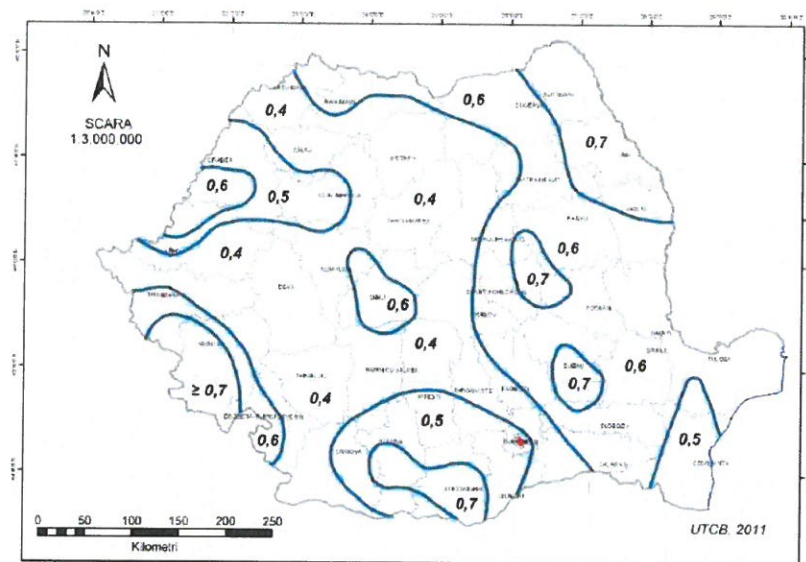
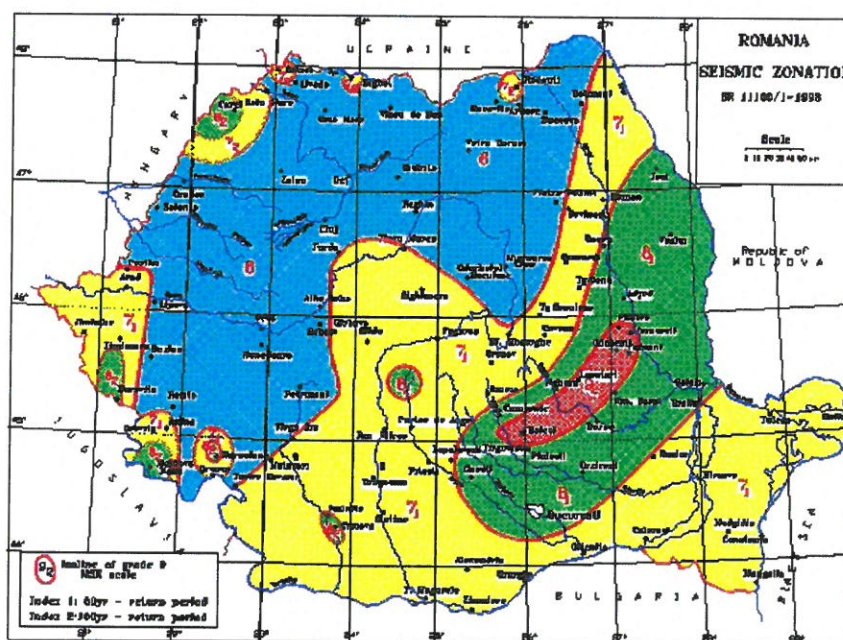


Figura 2.1 Zonarea valorilor de referinta ale presiunii dinamice a vântului, q_b in kPa, având $IMR = 50$ ani

NOTA: Pentru altitudini peste 1000m valorile presiunii dinamice a vântului se corectează cu relația (A.1) din Anexa A

Zona studiata este incadrata, conform SR 11100 / 1 – 93 – „Zonarea seismica. Macrozonarea teritoriului Romaniei” la gradul 7.1 pe scara MSK.



d. Studii de teren:

i) Studiu geotehnic pentru solutia de consolidare a infrastructurii conform reglementarilor tehnice in vigoare

Teritoriul studiat este situat în regiunea geomorfologică de interferență a Carpatilor Orientali cu Carpatii Meridionali.

Morfologic, bazinul Sfântu Gheorghe face parte din depresiunea intracarpatică a Braşovului şi este încadrat la vest de Muntii Baraolt, la nord de Muntii Bodocului, iar la est de depresiunea Târgu Secuiesc. Aspectul morfologic actual al regiunii este rezultatul evoluției geologice a zonei începând din timpul cutărilor din faza subhercinică.

În afara factorilor tectonici, la crearea aspectului morfologic actual al zonei a participat în mare măsură şi reţeaua hidrografică a Oltului, al cărui proces de eroziune a accentuat caracterul de depresiune.

Afluentii Oltului au cursuri relativ scurte şi sunt orientate în general în direcţia est-vest. Sub aspect stratigrafic, depozitele acumulate aparţin mezozoicului şi paleogen-neogenului (zona flişului, zona vulcanitelor neogene şi extremitatea vestică a zonei cristalino-mezozoice, care se suprapun reliefului muntos) şi cuaternarului (zona depresiunilor posttectonice Braşov şi Întorsura Buzăului).

Conform NP074/2014 prezentul studiu geotehnic are ca scop:

- consultarea şi utilizarea profilurilor unitare de stratificaţie cu indici geotehnici aferenţi întocmiţi la studiile geotehnice aferente din zonă şi vecinătăţi cât şi din execuţia forajelor realizate pentru verificarea stratificaţiei pe zona activă a fundaţiilor în amplasamentul analizat;
- stabilirea naturii de bază şi a materialelor care vor alcătui corpul terasamentelor;
- stabilirea zonei dificile (pământuri sensibile la umezire, lucrări amplasate pe versanţi);
- stabilirea celei mai favorabile variante de fundare în funcţie de caracteristicile şi stabilitatea terenului de bază;
- identificarea tipului stării şi caracteristicilor fizico – mecanice ale terenului de fundare;
- stabilitatea nivelului freatic şi influenţa acestuia asupra terenului de fundare;
- încadrarea terenurilor naturale în clasele prevăzute de normele de deviz pentru lucrări de săpături şi terasamente.

Amplasamentul studiat este situat în SATUL COSENI, MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE, JUDETUL COVASNA şi este încadrat într-o zonă cu stabilitatea locală asigurată.

- ii) *Studii de specialitate necesare, precum studii topografice, geologice de stabilitate ale terenului, hidrologice, hidrogeotehnice, după caz.*

Studiul topografic pentru investiția **"MODERNIZARE STRAZI ÎN SATUL COSENI"**, cuprinde planuri topografice cu amplasamentele reperelor, liste cu repere în sistem de referință național ce au stat la baza întocmirii documentației tehnico-economice.

Ridicarea topografică a fost executată în sistem de coordonate *STEREO 70*, iar cotele au fost determinate în sistemul național de referință *MAREA NEAGRĂ 1975*.

Materializarea pe teren s-a făcut printr-un număr de stații care să permită ridicarea profilelor transversale, astfel încât punctele radiate să ocupe toată zona de studiu, asigurându-se o densitate optimă pentru proiectare.

e. Situația utilitatilor tehnico-edilitare existente;

În zona amplasamentului studiat există rețea de apă potabilă, rețea de canalizare, rețea de gaz, rețea electrică, telefonie și cablu internet – TV.

Existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, vor fi stabilite și se va dispune sau nu relocarea/protejarea acestora prin avizele pe care Beneficiarul le va obține de la furnizorii aferenți.

f. Analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice ce pot afecta investiția.

Petrografia și pedologia unei zone au influențe importante asupra infrastructurii de transport, astfel sub suprafețe care implică lucrări minime de consolidare și suprafețe care implică intervenții majore.

În cazul de față nu sunt necesare lucrări de consolidare.

Apele pot genera diverse disfuncționalități în funcționarea sistemelor de transport de ex: în forma gazoasă – ceața – împiedică funcționarea sistemelor de semnalizare și poate favoriza apariția accidentelor. Efectele ceții au fost micșorate prin instalarea sistemelor performante de semnalizare.

Înghețul este un obstacol important pentru toate tipurile de transport, acesta fiind combătut prin lucrările de întreținere din timpul anului.

Un mod de transport rezilient la efectele schimbărilor climatice presupune, mai înainte de toate, o infrastructură de transport durabilă. Aceasta implică, drumuri acoperite cu materiale rezistente la fluctuațiile de temperatură și inundații.

Pe lângă protejarea infrastructurii existente (prin lucrările propuse prin documentația tehnico-economică) toată infrastructura viitoare a fost proiectată ținându-se cont de adaptarea la efectele schimbărilor climatice.

Inundațiile, alunecările de teren și torenții de noroi au fost nominalizate de specialiști ca fiind principalele amenințări pentru transport și în special pentru infrastructura de transport. Din acest motiv, în cadrul proiectului s-au avut în vedere și aceste fenomene și s-a tratat cu mare atenție modul de scurgere a apelor.

Sunt necesare sisteme de avertizare în timp real pentru nivelurile apei și alunecări de teren, ca și pentru evenimente extreme cu potențial distructiv.

Se recomandă monitorizarea constantă, la nivel regional și local, pentru a înregistra la timp efectele evenimentelor meteorologice și riscurile pentru activitățile de transport. Factorii antropici care pot afecta investiția sunt reprezentați de efectele produse în urma accidentelor survenite pe drumurile proiectate.

Pentru a preveni aceste accidente, s-a realizat semnalizarea rutieră conform legislației aflate în vigoare.

Vulnerabilitatea unui proiect este specifică entității și are la bază doar cauze interne. Cauzele interne sunt:

- financiare;
- resurse umane;
- achiziții publice;
- regulamente și norme interne (ex: prevederi care exced cadru legal sau intra în contradicție cu acesta).

Având în vedere că doar structura rutieră diferă la cele două scenarii analiza factorilor de risc este aceeași pentru ambele soluții.

Amplasarea, construcția și întreținerea infrastructurii rutiere au un impact asupra mediului concretizat prin ocuparea unor suprafețe de teren, consumarea de materiale de construcții din litosferă și folosirea unor tehnologii poluante care au efecte asupra omului cât și asupra atmosferei, faunei, vegetației, apei și solului.

Prin realizarea obiectivului de investiții s-au luat măsuri pentru îmbunătățirea condițiilor de circulație (starea suprafeței de rulare, elemente geometrice în plan, declivități), care să permită circulația cu viteză cât mai uniformă diminuând astfel emisiile de noxe.

Eroziunea la suprafața provocată de deversarea apelor de ploaie sau provocată de acțiunea vântului și de schimbările de temperatură poate fi controlată prin protecția destinată creșterii vegetației care în decursul anilor va reprezenta singura soluție de durată.

Miscările hidrologice și de gravitație, și anume alunecările de teren și eroziunea la suprafață provocată de debitele de apă sunt principalele cauze care duc la instabilitate structurală. Se va avea în vedere ca resturile rămase în urma lucrărilor de întreținere să nu afecteze cadrul natural. Ținând seama de natura geologică și pedologică a zonei, orografie, climă, hidrologia vegetației locale, beneficiarul va urmări în permanentă curățirea cursurilor de apă afluențe și adiacente de resturi de exploatare, curățirea elementelor de colectare a apelor pluviale și gurilor de scurgere, reapariția vegetației prin lucrări silvice sau înierbări.

- g. Informatii privind posibile interferente cu monumente istorice/de arhitectura sau situri arheologice in amplasament sau in zona imediat invecinata; existenta conditionarilor specifice in cazul existentei unor zone protejate.*

Nu este cazul.

3.2. Regimul juridic:

- a. Natura proprietatii sau titlul asupra constructiei existente, inclusiv servituti, drept de preemtiune;*

Amplasamentul proiectului apartine domeniului public al MUNICIPIULUI SFANTU GHEORGHE, domeniu administrat de Consiliul Local SFANTU GHEORGHE, conform documentatiei de urbanism nr. 6 / 1995 faza PUG, aprobata prin Hotararea de Consiliul Local Sfantu Gheorghe nr. 367 / 2018.

Strazile ce se doresc a fi modernizate sunt împărțite în 12 tronsoane, cu o lungime totală de 3.448,00 m, dispuse în intravilanul SATULUI COSENI, MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE.

Străzile analizate in documentatia tehnico-economica se află în domeniul public al MUNICIPIULUI SFANTU GHEORGHE si nu necesită expropriieri și nu face obiectul unor litigii în curs de soluționare în instanțele judecătorești.

- b. Destinatia constructiei existente:*

Conform H.G. 964/1998 pentru aprobarea clasificăției și duratei normale de funcționare a mijloacelor fixe, obiectivul se încadrează în:

Grupa 1– Construcții

Subgrupa 1.3. - Construcții pentru transporturi, poștă și telecomunicații

Clasa 1.3.7.– Infrastructură drumuri (publice, industriale, agricole), alei, străzi și autostrăzi, cu toate accesoriile necesare (trotuare, borne, parcaje, parapete, marcaje, semne de circulare)

Subclasa 1.3.7.2. - cu îmbrăcăminte din beton asfaltic – pentru obiectivul analizat.

Zona de folosinta: cai de comunicatie rutiera

Folosinta actuala: drum

Subzona conform PUG: UTR 65

c. includerea construcției existente în listele monumentelor istorice, situri arheologice, arii naturale protejate, precum și zonele de protecție ale acestora și în zone construite protejate, după caz.

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

3.3. Caracteristici tehnice și parametri specifici:

a. Categoria și clasa de importanță

Stabilirea categoriei de importanță a construcției s-a făcut în baza Legii 10/1995, "Legea privind calitatea în construcții", cu respectarea "Regulamentului privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor – Metodologie de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor" aprobat cu Ord. MLPAT nr. 31/N/1995 și a H.G. 766/1997 cu referire la Regulamentul din Anexa 3 privind "Stabilirea categoriilor de importanță a construcțiilor".

FACTORII DETERMINANȚI ȘI CRITERIILE ASOCIATE PENTRU STABILIREA CATEGORIEI DE IMPORTANȚĂ A CONSTRUCȚIILOR

Nr. crt.	Factorii determinanți	Criterii asociate
1.	Importanță vitală	i. oameni implicați direct în cazul unor disfuncții ale construcției ii. oameni implicați indirect în cazul unor disfuncții ale construcției iii. caracterul evolutiv al efectelor periculoase în cazul unor disfuncții ale construcției
2.	Importanța socio – economică și culturală	i. mărimea comunității care apelează la funcțiunile construcției și/sau valoare a bunurilor adăpostite de construcție. ii. ponderea pe care funcțiunile construcției o au în comunitatea respectivă. iii. natura și importanța funcțiilor respective.
3.	Implicarea ecologică	i. măsura în care realizarea și exploatarea construcției intervine în perturbarea mediului natural și a mediului construit. ii. gradul de influență nefavorabilă asupra mediului natural și construit. iii. rolul activ în protejarea/refacerea mediului natural și construit.
4.	Necesitatea luării în considerare a duratei de utilizare (existentă)	i. durata de utilizare preconizată. ii. măsura de utilizare în care performanțele alcătuirii constructive depind de cunoașterea evoluției acțiunilor (solicitărilor) pe durata de utilizare. iii. măsura în care performanțele funcționale depind evoluția cerințelor pe durata de utilizare.

Nr. crt.	Factorii determinanți	Criterii asociate
5.	<i>Necesitatea adoptării la condițiile locale și de mediu</i>	<i>i. măsura în care asigurarea soluțiilor constructive, dependența de condițiile de teren și de mediu.</i> <i>ii. măsura în care condițiile locale de teren și de mediu evoluează defavorabil în timp.</i> <i>iii. măsura în care condițiile locale de teren și de mediu determină activități/măsuri deosebite pentru exploatarea construcției.</i>
6.	<i>Volumul de muncă și de materiale necesare</i>	<i>i. ponderea volumului de muncă și de materiale înglobate.</i> <i>ii. volumul și complexitatea activităților necesare pentru menținerea performanțelor construcției pe durata de existență a acesteia.</i> <i>iii. activități deosebite în exploatarea construcției impuse de funcțiunile acesteia.</i>

Nivelul apreciat al influenței criteriului	Punctajul p(i)
– Inexistent	0
– Redus	1
– Mediu	2
– Apreciabil	4
– Ridicat	6

NR	FACTORUL DETERMINANT	k(n)	P(n)	CRITERII ASOCIATE		
				p(i)	p(ii)	p(iii)
1.	Importanța vitală	1,00	2	2	2	2
2.	Importanța social-economică și culturală	1,00	2	2	2	2
3.	Implicarea ecologică	1,00	1	1	1	1
4.	Necesitatea luării în considerare a duratei de utilizare (existență)	1,00	2	4	1	1
5.	Necesitatea adaptării la condițiile locale de teren și de mediu	1,00	1	2	1	0
6.	Volumul de muncă și de materiale necesare	1,00	1	1	1	1
7.	TOTAL		9			

Evaluarea punctajului fiecărui factor determinant s-a făcut pe baza formulei:

$$P(n)k(n) = (n) \times p(i) / n(i)$$

în care: $P(n)$ – punctajul factorului determinant (n)

(n) – coeficient de unicitate

$p(i)$ – punctajul corespunzător criteriilor (i) asociate factorului determinant (n)

$n(i)$ – numărul criteriilor (i) asociate factorului determinant (n), luate în considerare.

<i>Categoria de importanță a construcției</i>	<i>Grupa de valori a punctajului total</i>
– <i>Excepțională (A)</i>	<i>> 30</i>
– <i>Deosebită (B)</i>	<i>18 ... 29</i>
– <i>Normală (C)</i>	<i>6 ... 17</i>
– <i>Redusă (D)</i>	<i>< 5</i>

CATEGORIA DE IMPORTANȚĂ STABILITĂ: NORMALĂ (C)

CONFORM ORDINULUI 1295 din 30 august 2017 - NORME TEHNICE PRIVIND STABILIREA CLASEI TEHNICE A DRUMURILOR PUBLICE, CLASA TEHNICA A OBIECTIVULUI ANALIZAT: IV (REDUS)

Strazile analizate in documentatia tehnico-economica sunt strazi de categoria a III-a – colectoare, care preiau fluxurile de trafic din zonele functionale si le dirijeaza spre strazile de legatura sau magistrale, respectiv strazi de categoria a IV-a – de folosinta locala, care asigura accesul la locuinte si pentru servicii curente sau ocazionale, in zonele cu trafic foarte redus.

Subclasa 1.3.7.2. – cu îmbrăcăminte din beton asfaltic sau pavaj pe fundație suplă. Conform acestei încadrări, durata normată de viață a obiectivului este de 25 ani.

Subclasa 1.3.7.3. – cu îmbrăcăminte din beton de ciment (pavele din beton). Conform acestei încadrări, conform Catalog nr. 30/11/2004 privind Clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe este de 28 - 42 ani.

b. Cod in Lista monumentelor istorice, dupa caz.

Nu este cazul.

c. An/ani/perioade de construire pentru fiecare corp de constructie.

Durata de implementare a obiectivului de investiții este de 18 luni, din care durata de execuție este de 12 luni.

d. Suprafata construita

Nr. Crt.	Denumire strada	Nr. Cadastral	Pozitii km.:		Lungime:
			De la:	La:	
1	Strada 1 - Tronson 1	39784	0+000	0+269	269.00
2	Strada 1 - Tronson 2	39784	0+000	0+103	103.00
3	Strada 2	39785	0+000	0+190	190.00
4	Strada 3	39792	0+000	0+646	646.00
5	Strada 4	39787	0+000	0+090	90.00
6	Strada 5	39788	0+000	0+155	155.00

7	Strada 6 - Tronson 1	39793	0+000	0+231	231.00
8	Strada 6 - Tronson 2	39793	0+000	0+170	170.00
9	Strada 7	39786, 38571	0+000	0+304	304.00
10	Strada 8	39791, 38571	0+000	0+707	707.00
11	Strada 9	39794	0+000	0+442	442.00
12	Strada 10	38571	0+000	0+141	141.00
Total lungime propusa modernizare					3,448.00

e. Suprafata construita desfasurata

Avand in vedere natura investitiei, respectiv **MODERNIZARE STRAZI IN SATUL COSENI**, suprafata construita coincide cu suprafata construita desfasurata.

f. Valoarea de inventar a constructiei.

Valoare de inventar a constructiei va fi stabilita in urma executiei lucrarilor.

g. Alti parametri, in functie de specificul si natura constructiei existente,

Nu este cazul.

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

Investitorul are obligatia sa prezinte proiectul la verificatori de proiecte atestati de M.L.P.A.T. la cerinta rezistenta si stabilitate la solicitari statice, dinamice, inclusiv la cele seismice, pentru constructii rutiere, drumuri, poduri, tunele si piste de aviatie.

Orice modificare fata de proiectul initial se va face numai cu avizul proiectantului initial.

Nerespectarea acestei prevederi exonereaza proiectantul de orice raspundere civila sau penala, prevazuta de legislatia in vigoare.

Asigurarea unei executii corecte a lucrarilor de constructii se poate face numai cu responsabili tehnici si diriginți de specialitate atestati, in conditiile impuse de legislatia in vigoare.

Principalele categorii de lucrări care actualmente nu au asigurate cerințele de calitate sunt prezentate mai jos, astfel:

Denumirea cerinței de calitate conform Legii nr. 10/1995		Denumirea categoriilor de lucrări care nu au asigurate cerințele de calitate cf. Legii nr. 10/1995
A.	REZISTENTA MECANICA SI STABILITATE	
A1	Dimensionarea și verificarea sistemului rutier funcție de trafic și de capacitatea portantă a straturilor componente și a terenului de fundare	<ul style="list-style-type: none"> Sistemele rutiere actuale nu asigură capacitatea portantă necesară pentru traficul actual și de perspectivă: - o parte din sistemele rutiere existente sunt de natura „provizorii”; - în zonele în care s-a intervenit pentru realizarea lucrărilor de apă și canalizare, sistemul rutier existent, prezintă deseori cedări, iar grosimea și compoziția straturilor este variabilă. <p>CERINTA NEASIGURATA</p>
A2	Suprafața de rulare trebuie să asigure o circulație fără riscuri - planeitatea suprafeței de rulare determinată de indicii de planeitate IRI (m/km) - rugozitatea suprafeței de rulare	<ul style="list-style-type: none"> Planeitatea suprafeței de rulare este neuniformă și denivelată atât în plan orizontal cât și vertical. Suprafața este permeabilă și alunecoasă. Rugozitatea suprafeței de rulare - acest indicator se evaluează doar în cazul îmbrăcămintelor modernizate. <p>IMBRACAMINTEA RUTIEREA EXISTENTA ESTE NEMODERNIZATA.</p>
A4	Asigurarea evacuării apelor, în mod rapid, de pe suprafața carosabilă și necarosabilă a drumului, prin pante transversale și longitudinale, guri de scurgere etc.	<ul style="list-style-type: none"> Nu este asigurată evacuarea rapidă a apelor de pe suprafața carosabilă și necarosabilă a străzii prin pante transversale și longitudinale guri de scurgere. <p>CERINTA NEASIGURATA</p>
A4	Elementele geometrice în profil transversal <ul style="list-style-type: none"> - număr benzi - lățime benzi - panta transversală 	<ul style="list-style-type: none"> Strazile nu sunt amenajate corespunzător în profil transversal conform prescripțiilor tehnice actuale. Benzile nu sunt delimitate corespunzător. Lățimea benzilor de circulație este variabilă. Panta transversală nu este conform normativelor. <p>CERINTA NEASIGURATA</p>
A5	Elementele geometrice în plan - unghiuri dintre aliniamente succesive <ul style="list-style-type: none"> - raza curbilor - distanța minimă între intersecții - lungimea aliniamentelor 	<ul style="list-style-type: none"> Strazile nu sunt dotate cu trotuare amenajate corespunzător pentru circulația pietonilor. Acolo unde există trotuare, acestea sunt degradate și nu permit circulația pietonilor în condiții de siguranță. Elementele geometrice în plan se mențin, cu îmbunătățiri maxime posibile funcție de spațiul existent între proprietăți. <p>CERINTA ASIGURATA PARTIAL</p>
A6	Elemente geometrice în profil longitudinal	<ul style="list-style-type: none"> Nu sunt asigurate următoarele condiții: - lungimea minimă a pasului de proiectare; - razele minime de racordare verticală. <p>Prin proiectare se vor aduce îmbunătățiri ale acestora.</p> <p>CERINTA ASIGURATA PARTIAL</p>

Denumirea cerinței de calitate conform Legii nr. 10/1995		Denumirea categoriilor de lucrări care nu au asigurate cerințele de calitate cf. Legii nr. 10/1995
A7	Amenajarea curbelor în plan și spațiu	<ul style="list-style-type: none"> Se vor executa conform STAS 863/85; STAS 10144/3/91 și STAS 10144/4/95.
B	SIGURANTA IN EXPLOATARE	
B1	Starea de degradare a îmbrăcămînții rutiere determinată de indicele global de degradare I.G. și indicele de degradare I.D.	<ul style="list-style-type: none"> Strazile sunt în general pietruite și au următoarele tipuri de defectiuni / degradari: <ul style="list-style-type: none"> a. la suprafața de rulare: <ul style="list-style-type: none"> văluiri și refulări; piatra alergatoare; praguri. b. la structura rutiera: <ul style="list-style-type: none"> făgașe longitudinale; gropi. c. ale complexului rutier: <ul style="list-style-type: none"> tasări; desprinderi ale stratului de uzura și de baza; <p>CERINTA NEASIGURATA</p>
B2	Siguranța circulației - indicatoare rutiere - marcaje rutiere	<ul style="list-style-type: none"> Strazile sunt dotate parțial cu indicatoare de circulație Sunt existente parțial marcaje rutiere pe strazile analizate <p>Prin proiect</p> <ul style="list-style-type: none"> se vor reface marcajele longitudinale și transversale și se vor monta indicatoarele rutiere care lipsesc se vor amplasa limitatoare de viteză în puncte critice <p>CERINTA ASIGURATA PARTIAL</p>
C	SIGURANTA LA FOC	
	<ul style="list-style-type: none"> asigurarea căilor de acces ale vehiculelor de intervenție marcarea căilor de evacuare, acces, intervenție 	<ul style="list-style-type: none"> Asigurarea căilor de acces a autovehiculelor pentru intervenție se face greoi Cai de evacuare acces intervenții nemarcate <p>CERINTA NEASIGURATA</p>
D	IGIENA, SANATATEA OAMENILOR, REFACEREA SI PROTECTIA MEDIULUI	
	<ul style="list-style-type: none"> poluarea aerului cu praf plantatii rutiere 	<ul style="list-style-type: none"> Datorită stării tehnice a strazilor afectează zonele adiacente în special riveranii Există plantatii rutiere pe drumurile studiate <p>Prin proiect se vor reface spațiile verzi și se vor planta arbori, acolo unde amplasamentul permite</p> <p>CERINTA ASIGURATA PARTIAL</p>
E	IZOLATIE TERMICA, HIDROFUGA SI ECONOMIE DE ENERGIE	
		<ul style="list-style-type: none"> Nu este asigurată economia de energie în exploatarea drumurilor (construcției existente) datorită stării tehnice actuale: "rea" autovehiculele consumă mai mult combustibil, lubrifianți și anvelope. <p>CERINTA NEASIGURATA</p>
F	PROTECTIA IMPOTRIVA ZGOMOTULUI	
	<ul style="list-style-type: none"> asigurarea unui nivel de zgomot în limite admisibile 	<ul style="list-style-type: none"> Defecțiunile la suprafața de rulare pietruită conduc la dese franări și accelerări, la viteza de circulație scăzută a mijloacelor auto care compun traficul rutier. Astfel, se

Denumirea cerinței de calitate conform Legii nr. 10/1995	Denumirea categoriilor de lucrări care nu au asigurate cerințele de calitate cf. Legii nr. 10/1995
	produce depășirea nivelului admis de zgomot. CERINTA NEASIGURATA

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

Din punct de vedere al asigurarii cerintelor esentiale de calitate in constructii, obiectivele analizate in cadrul prezentei documentatii nu asigura conditiile necesare desfasurarii unui trafic auto si pietonal in conditii de siguranta si confort, de aceea se recomanda modernizarea acesteia.

Caracteristic pentru drumurile ce fac obiectul proiectului este ca starea lor tehnica fiind „rea” datorita faptului ca zestrea existenta este realizata din mixturi asfaltice, cu gropi, denivelari, desprinderi ale stratului de uzura si a stratului de legatura, desprinderi si tasari ale stratului de agregate naturale, aceasta nu prezinta planeitate, nu sunt amenajate trotuare pietonale, iar acolo unde acestea exista nu corespund circulatiei pietonile si nu este asigurata o sistematizare corespunzatoare care sa asigure evacuarea apelor pluviale.

Sistemele rutiere noi, proiectate, vor fi adaptate categoriei drumurilor respective, in functie de caracteristicile geotehnice ale terenului de fundare, de traficul rutier și de alcătuirea actuală a îmbracamintii rutiere și complexului rutier, astfel incat sa se asigure capacitatea portanta corespunzatoare.

Se vor asigura sisteme de colectare si evacuare a apelor pluviale, se va revizui/completa semnalizarea rutiera. Sistemele rutiere noi, proiectate, vor fi adaptate categoriei obiectivului de investitii, in functie de caracteristicile geotehnice ale terenului de fundare, de traficul utilizatorilor și de alcătuirea actuală a structurii îmbrăcămintei și complexului rutier, astfel incat sa se asigure capacitatea portanta corespunzatoare.

Se va revizui/completa semnalizarea rutiera.

Structura rutiera recomandata pentru realizarea obiectivului de investitii este:

- strat de forma din balast in grosime de 10 cm după compactare, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008/C91:2021.
- strat de fundație din balast in grosime de 25 cm după compactare, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008/C91:2021.
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 20 cm după compactare, conform STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008/C91:2021.
- strat de legătura BAD 22,4 in grosime 6 cm, conform „*Mixturi asfaltice executate la cald. Condiții tehnice privind proiectarea, prepararea și punerea în opera*” indicativ AND 605-2016, SR EN 13108 – 1 – “*Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 1: Beton asfaltic*”.

- strat de uzura BA16 în grosime 4 cm, conform „*Mixturi asfaltice executate la cald. Condiții tehnice privind proiectarea, prepararea și punerea în opera*” indicativ AND 605-2016, SR EN 13108 – 1 – “*Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 1: Beton asfaltic*”.

Structura rutiera recomandată pentru realizarea trotuarelor este:

- strat de fundație din balast în grosime de 20 cm după compactare, conform STAS 6400-84 și SR EN 13242:2013
- strat de nisip în grosime de 5 cm
- pavele vibropresate autoblocante în grosime de 6 cm

3.6. Actul doveditor al fortei majore, după caz.

Nu este cazul.

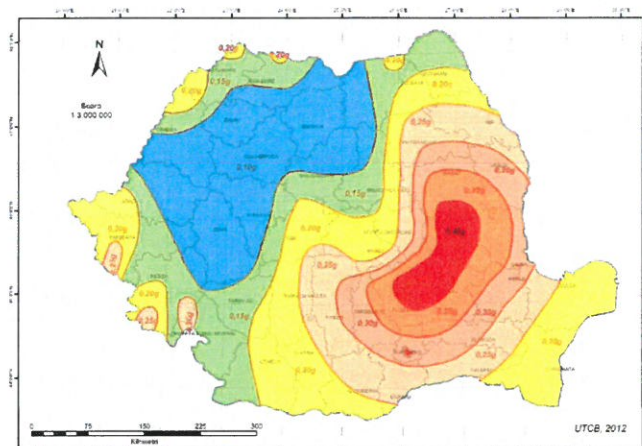
4. CONCLUZIILE EXPERTIZEI TEHNICE ȘI, DUPA CAZ, ALE AUDITULUI ENERGETIC, CONCLUZIILE STUDIILOR DE DIAGNOSTICARE:

a. Clasa de risc seismic:

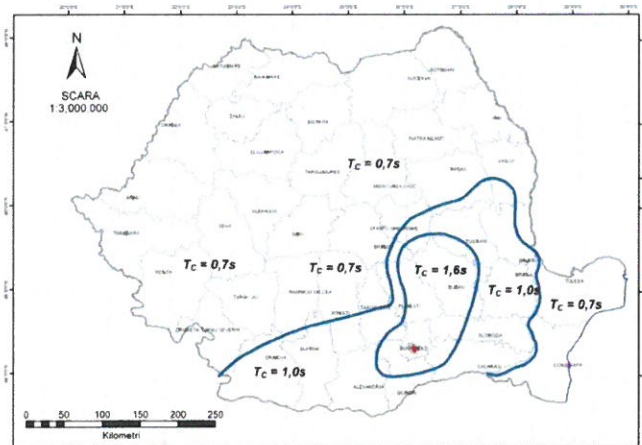
Date seismice - Din punct de vedere al normativului “*Cod de proiectare seismică – partea 1, P100-1/2013*”, intensitatea pentru proiectare a hazardului seismic este descrisă de valoarea de vârf a accelerației terenului, a_g (accelerația terenului pentru proiectare) determinată pentru intervalul mediu de recurență de referință (IMR) de [225] ani, cu 20% probabilitate de depășire în 50 de ani.

În cazul zonei în discuție, accelerația a_g are valoarea 0.20g.

Perioada de control (colt) a spectrului de răspuns recomandată pentru proiectare este $T_c = 0.70s$.

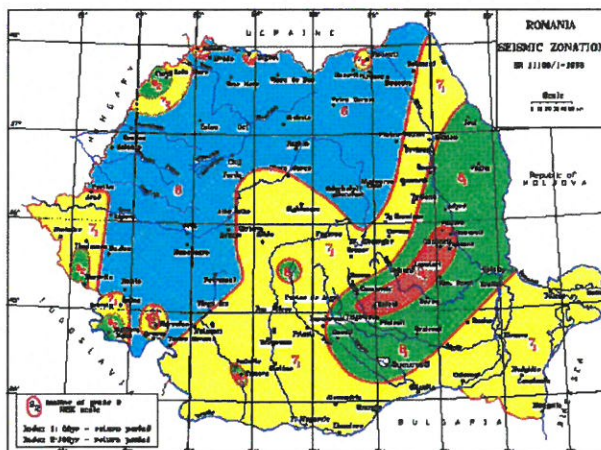


Zonarea valorii de vârf a accelerației terenului pentru cutremure având IMR = 225 ani.



Perioada de control (colț) a spectrului de răspuns T_c .

Conform SR 11100/1-93, amplasamentul studiat este încadrat în zona de macroseismicitate 7₁, pe scara MSK (unde indicele 1 corespunde unei perioade medii de revenire de 50 ani).



b. Prezentarea a minimum doua solutii de interventie:

In cadrul obiectivului s-au analizat doua scenarii:

Scenariul Nr. I - *de a nu se interveni (scenariul fără investiție) și de a nu se investi în infrastructură pentru MODERNIZAREA STRAZILOR DIN SATUL COSENI.*

Acest scenariu presupune continuarea lucrărilor de întreținere a tronsoanelor de drum, în limita fondurilor disponibile.

Pe aceasta variantă, fondurile alocate, insuficiente, nu sunt folosite eficient, lucrările executate sunt de regulă de calitate redusă, degradările vor apărea la scurt timp datorită stărnării apelor pe platforma drumului, a hidraulicii defectuase a sistemului de colectare a apelor pluviale existent.

Nu există posibilitatea controlului de către specialiști, cu mijloace adecvate, pe faze de execuție a lucrărilor. În această variantă poate mai puțin costisitoare, starea drumurilor se menține în condiții necorespunzătoare, care duc la o insatisfacție din punct de vedere social al locuitorilor și la o inhibare din punct de vedere economic.

Scenariul de efectuare numai de lucrări de întreținere va provoca în continuare disconfort pentru locuitori, va îngreuna accesul autorităților, a ambulanței, poliției, pompierilor și a jandarmeriei, iar valoarea proprietăților va rămâne la un nivel scăzut.

Scenariul Nr. II - de a moderniza infrastructura

Modernizarea va consta în realizarea unei structuri rutiere moderne, corectarea profilului longitudinal și transversal, asigurarea și preluarea apelor pluviale, asigurarea siguranței circulației.

În acest scenariu (de a reabilita și moderniza infrastructura) s-au analizat două soluții:

Soluția 1: - sistem rutier rigid

Modernizarea sistemului rutier prin:

- strat de fundație din piatra sparta in grosime de 25 cm, după compactare;
- strat de nisip 0...4 mm - 5 cm;
- folie de polietilena;
- dală de beton de ciment rutier BcR 4.0 - 22 cm.

Sistem rutier propus pentru trotuare:

- strat de fundație din balast in grosime de 25 cm, după compactare;
- strat de nisip 0...4 mm - 5 cm;
- folie de polietilena;
- dală de beton de ciment C30/37 - 15 cm.

Soluția 2: - sistem rutier suplu

Modernizarea sistemului rutier prin:

- strat de forma din balast in grosime de 10 cm după compactare;
- strat de fundație din piatra sparta in grosime de 25 cm după compactare;
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 20 cm după compactare;
- strat de legătura BAD 22,4 in grosime 6 cm;
- strat de uzura BA 16 in grosime 4 cm.

Sistem rutier propus pentru trotuare:

- strat de fundație din balast in grosime de 20 cm, după compactare;
- strat de nisip in grosime de 5 cm;
- pavele vibropresate autoblocante in grosime de 6 cm.

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

Analiza comparativă între cele două soluții:

Nr. crt.	Criterii de analiză și selecție alternativă	Soluția I	Soluția II
1	Durată de exploatare mare/mica (5/1)	5	2
2	Raport preț investiție inițială / trafic satisfăcut bun / slab (5/1)	3	5
3	Raport utilizare / aliniament sau curbă da/nu (5/1)	3	5
4	Raport utilizare / temperatură mediu ambient bun/slab (5/1)	2	4
5	Raport rezistență la uzură / trafic mare / mic	5	3
6	Rezistență la acțiunea agenților petrolieri ce acționează accidental da /nu (5/1)	5	5
7	Poluarea în execuție nu/da (5/1)	4	4
8	Poluarea în exploatare nu/da (5/1)	5	5
9	Avantaj/dezavantaj culoare în exploatarea nocturnă (5/1)	3	5
10	Necesită utilaje specializate de execuție cu întreținere atentă da/nu	5	5
11	Necesită adaptarea traficului la execuție nu/da (5/1)	1	5
12	Durată mică / mare de la punerea în opera la darea în circulație (5/1)	2	5
13	Necesită execuția și întreținerea atentă a rosturilor transversale nu/da (5/1)	2	5
14	Poate prelua creșteri de trafic prin creșteri de capacitate portantă ușor/greu (5/1)	4	5
15	Execuția poate fi etapizată da/nu (5/1)	4	5
16	Riscuri de execuție (5/1)	5	5
17	Corecțiile în execuție se fac ușor/greu (5/1)	2	5
18	Confortul la rulare (lipsa rosturilor transversale) mare/mic (5/1)	3	5
19	Execuția facilă pe sectoare cu elemente geometrice (raze mici, supralărgiri foarte mari) da/nu (5/1)	5	5
20	Creșterea rugozității prin aplicarea de tratamente se poate face da/nu (5/1)	5	5
21	Cheltuieli de întreținere pe perioada de analiza (30 ani) mici / mari	4	4

Nr. crt.	Criterii de analiză și selecție alternativă	Soluția I	Soluția II
	(5/1)		
TOTAL		77	97

Punctaj realizat:

- Structura rutieră – sol. 1 = 77 puncte.
- **Structura rutieră – sol. 2 = 97 puncte.**

Față de punctajul maxim – minim, care este 105 și respectiv 21, structura rutieră - soluția 2 ca fiind varianta optimă, se califică realizând 97 puncte, față de structura rutiera - soluția 1, care a obținut 77 puncte.

Ținând seama de criteriile tehnico-economice, se recomandă ca soluție de realizare a investiției să fie adoptată **Soluția II**.

Avantajele aplicării scenariului recomandat din punct de vedere economic, social și de mediu:

- asigurarea unei infrastructuri rutiere corespunzătoare pentru îmbunătățirea și dezvoltarea economică a zonei;
- creșterea vitezei de circulație;
- reducerea consumului de carburanți, lubrifianți, piese de schimb, prelungirea duratei de viață a autovehiculelor;
- reducerea costurilor de operare a transportului;
- reducerea costurilor de exploatare;
- reducerea ratei accidentelor prin adoptarea de măsuri de siguranță;
- îmbunătățirea accesibilității pe teritoriu;
- asigurarea măsurilor pentru protecția mediului prin reducerea prafului, zgomotului, noxelor, preluarea și descărcarea apelor pluviale;
- impact direct și indirect asupra dezvoltării economice, sociale și culturale;
- creșterea nivelului investițional și atragerea de noi investitori autohtoni și străini, care să contribuie la dezvoltarea zonei;
- atragerea și stabilirea specialiștilor necesari în administrație, sănătate, învățământ;
- atragerea de noi operatori economici;
- crearea de noi locuri de muncă;
- creșterea veniturilor populației și sporirea contribuției la bugetul de stat prin impozite și taxe pe baza dezvoltării economice;
- creșterea implicit a calității vieții în mediul urban;
- reducerea nivelului de sărăcie, a numărului persoanelor asistate social.

d. Recomandarea interventiilor necesare pentru asigurarea functionarii conform cerintelor si conform exigentelor de calitate.

Principalele lucrări propuse:

- lucrari de semnalizare rutiera in timpul executiei lucrarilor, **Ordinului 1112 din 2000** pentru aprobarea *Normelor metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului.*
- lucrari privind realizarea canalizatiei tehnice aferente retelelor electrice, de iluminat public si a retelelor de telecomunicatii;
- lucrari privind realizarea stratului de forma din balast;
- lucrari privind realizarea stratului de fundatie din balast si respectiv stratului de baza din piatra sparta;
- lucrari privind realizarea bordurilor tip 500x250x200 pentru incadrarea partii carosabile;
- lucrari de realizare a rigolelor carosabile din elemente prefabricate si a rigolelor de acostament din elemente prefabricate;
- lucrari privind ridicarea la cota a caminelor de vizitare existente;
- inlocuire capac autonivelant pe strada circulabila;
- lucrari privind realizarea stratului de legatura BAD22.4 si BA16;
- lucrari privind realizarea trotuarelor;
- lucrari privind realizarea amplasarea indicatoarelor si a marcajelor rutiere.

Inlocuirea capacului autonivelant pe strada circulabila se va realiza astfel:

- se degajeaza / curata capul caminului pe o adancime de cca 200 mm;
- se aseaza inelul de aducere la cota (inel h = 85mm) pentru a se putea taia corect;
- se curata bine si se aseaza inelul pe strat de mortar, se umple cu mortar de turnare / etansare a rosturilor, se asteapta sa se usuce apoi se introduce cofrajul de ajutor;
- se pune asfalt rece si se compacteaza pe straturi;
- asfaltul rece cu granulatie 0...8 se pune pana la nivelul 0 si se efectueaza compactare;
- pana la +2 cm se pune asfalt cu granulatie 0...4;
- se scoate cofrajul cu grija;
- se monteaza rama si se pune capacul in rama;
- stratul superior se incorporeaza prin vibrocompactare;

Capacul pentru caminele de vizitare va fi conform EN 124-2, DIN 1229. Capacul are cota de trecere 610 mm, autonivelante, fara ventilatie, cu garnitura de amortizare. Inaltimea ramei va fi 170 mm, limitele de reglare 140 – 160 mm.

Capacul va avea clasa D 400.

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

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

a. Descrierea principalelor lucrări de intervenție pentru:

- consolidarea elementelor, subansamblurilor sau a ansamblului structural;
- protejarea, repararea elementelor nestructurale și/sau restaurarea elementelor arhitecturale și a componentelor artistice, după caz;
- intervenții de protejare/conservare a elementelor naturale și antropice existente valoroase, după caz;
- demolarea parțială a unor elemente structurale/ nestructurale, cu/fără modificarea configurației și/sau a funcțiunii existente a construcției;
- introducerea unor elemente structurale/nestructurale suplimentare;
- introducerea de dispozitive antiseismice pentru reducerea răspunsului seismic al construcției existente;

În funcție de configurația existentă, obiectivele au fost sistematizate prin proiectarea elementelor geometrice, astfel încât aceste tronsoane să îndeplinească condițiile impuse de circulația rutieră modernă și să corespundă normelor tehnice în vigoare.

Soluția adoptată pentru realizarea documentației tehnice de realizare a obiectivului de investiții, a urmărit adoptarea următoarei soluții tehnice, astfel:

➤ **Sistemul rutier** a fost adoptat respectând normativul „*Mixturi asfaltice executate la cald. Condiții tehnice privind proiectarea, prepararea și punerea în operă*” indicativ AND 605-2016, SR EN 13108 – 1 – “*Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 1: Beton asfaltic*”, SR EN 13242+A1:2008/C91:2021 - „*Agregate din materiale nelegate sau legate hidraulic pentru utilizare în inginerie civilă și în construcții de drumuri*”, STAS 6400-84 – „*Lucrări de drumuri. Straturi de bază și de fundație. Condiții tehnice generale de calitate*”, dimensionat conform normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (metoda analitică), indicativ PD 177-2001.

➤ **Profilele transversale** sunt adoptate conform clasei tehnice a străzii [V] – strazi în localități urbane, conform STAS 2900 – 89 *privind lățimea drumurilor*, Ordinului nr. 1296/2017 *privind “Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor”*, Ordinului nr. 1295/2017 – *Ordin pentru aprobarea Normelor*

tehnice privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice, STAS 10144/1 – 90 – Strazi. Profiluri transversale. Prescriptii de proiectare, STAS 10144/2 – 91 – Strazi. Trotuare, alei de pietoni si piste de ciclisti. Prescriptii de proiectare, STAS 10144/3 – 91 – Strazi. Elemente geometrice. Prescriptii de proiectare.

➤ **Elemente pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale**

În funcție de specificul, necesitățile și caracteristicile tehnice adoptate pentru fiecare obiect în parte, elementele pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale vor fi constituite rigole carosabile din elemente prefabricate, rigole de acostament din elemente prefabricate, borduri prefabricate.

Se va asigura racordarea elementelor de scurgere a apelor pluviale atât transversal, cât și lateral astfel încât să nu fie împiedicată scurgerea apelor colectate.

➤ **Accese auto pentru proprietăți**

Accesele auto pentru proprietăți se vor realiza prin coborarea bordurii, pe o lungime de 6.00 m, cu o denivelare fata de partea carosabila de 3....5 cm, doar in dreptul caii de acces pentru autovehicule. In zonele in care sunt propuse rigole carosabile sau rigole de acostament, accesul se face prin intermediul acestor elemente.

➤ **Siguranța circulației**

Semnalizarea rutiera pe timpul execuției are rolul de asigura siguranța circulației prin montarea de indicatoare de circulație pentru presemnalizarea și semnalizarea zonelor de lucru.

De asemenea, în perioadele cu trafic intens se vor amplasa la capetele tronsoanelor în care se lucrează piloți de dirijare a traficului, instruiți în mod corespunzător, dotați cu stație de emisie recepție și cu bastoane reflectorizante de dirijare a circulației.

Dacă este necesară închiderea temporară sau definitivă a unui tronson de drum este necesară anunțarea din timp a factorilor din administrarea locală de care aparține tronsonul de drum închis, se vor monta indicatoare rutiere de semnalizare a tronsonului închis cu precizarea intervalului de timp în care se va închide și traseul ocolitor de urmat pentru depășirea acestuia.

După execuția lucrărilor de amenajare a părții carosabile este necesară realizarea marcajelor longitudinale și transversale, cât și montarea de indicatoare de circulație.

Marcajele longitudinale au rolul de a delimita spațiul destinat pietonilor și spațiul destinat biciclistilor. Marcajele transversale au rolul de a marca zonele în care este posibilă traversarea drumului cu asigurarea protecției trecătorilor.

Semnalizarea rutiera temporară propusă pentru realizarea obiectivului de investiții va ține cont de graficul de execuție a lucrărilor. Semnalizarea rutieră pe timpul execuției – în perioada de execuție se va asigura siguranța circulației prin montarea de indicatoare de reglementare a circulației, pentru presemnalizarea și semnalizarea zonelor de lucru.

Lucrările se vor face în serie cu utilajele și echipele de lucru, conform ofertei făcute de executant și vor fi semnalizate cu indicatoare temporare tip, conform **Ordinului 1112 din 2000** pentru aprobarea *Normelor metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului*.

Semnalizarea rutieră după execuția lucrărilor de amenajare a părții carosabile prin realizarea marcajelor longitudinale și a marcajelor transversale, conform SR 1848/7, precum și montarea de indicatoare de circulație conform SR 1848/1/2/3.

Elementele privind semnalizarea rutieră vor fi amplasate conform planurilor de situație proiectate.

**ANALIZA DIN PUNCT DE VEDERE TEHNIC, FUNCȚIONAL ȘI CONSTRUCTIV
PENTRU OBIECTIVELE:**

Nr. Crt.	Denumire strada	Nr. Cadastral	Pozitii km.:		Lungime:
			De la:	La:	
1	Strada 1 - Tronson 1	39784	0+000	0+269	269.00
2	Strada 1 - Tronson 2	39784	0+000	0+103	103.00
3	Strada 2	39785	0+000	0+190	190.00
4	Strada 3	39792	0+000	0+646	646.00
5	Strada 4	39787	0+000	0+090	90.00
6	Strada 5	39788	0+000	0+155	155.00
7	Strada 6 - Tronson 1	39793	0+000	0+231	231.00
8	Strada 6 - Tronson 2	39793	0+000	0+170	170.00
9	Strada 7	39786, 38571	0+000	0+304	304.00
10	Strada 8	39791, 38571	0+000	0+707	707.00
11	Strada 9	39794	0+000	0+442	442.00
12	Strada 10	38571	0+000	0+141	141.00
Total lungime propusa modernizare					3,448.00

• **Obiect nr. 1 – STRADA 1 – TRONSON 1 - NC 39784**

○ **Traseul în plan**

Acest tronson are o lungime propusă pentru modernizare de 269,00 ml. Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85.

Viteza de baza adoptata are valoarea de 40 km/h.

○ **Profilul longitudinal**

În profil longitudinal linia roșie urmărește linia terenului existent, fiind făcute corecții ale liniei roșii pentru îmbunătățirea scurgerii apelor pluviale și pentru sporirea confortului și siguranței circulației.

In condițiile în care linia terenului prezintă succesiuni de rampe/pante cu valori mici ale declivităților, dar cu lungimi scurte, s-au făcut corecții minime ale liniei roșii proiectate astfel încât să asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar și totodată ca necesitate a sporirii confortului și siguranței circulației.

○ **Profilul transversal tip**

In profil transversal tip drumul va avea la baza următorii parametri:

- Viteza de proiectare – 40 km/oră.
- Lățimea părții carosabile – 4.00 m, 3.00 m;
- Rigole de acostament din elemente prefabricate – 2 x 0.600 ml
- Borduri prefabricate – 2 x 500x250x200;
- Latime ampriza – 4.40, 3.40 m;
- Panta transversala a drumului – tip unic 2,50%;

Sistemul rutier proiectat pentru obiectivul analizat va avea următoarele caracteristici:

- strat de forma din balast în grosime de 10 cm după compactare
- strat de fundație din balast în grosime de 25 cm după compactare
- strat de baza din piatra sparta în grosime de 20 cm după compactare
- strat de legătura BAD 22,4 în grosime 6 cm
- strat de uzura BA 16 în grosime 4 cm

○ **Scurgerea apelor**

- Longitudinal – se vor realiza:
- Borduri prefabricate 500x250x200 pe o lungime de 338.00 ml;
- Rigola de acostament din elemente prefabricate pe o lungime de 200 ml.

○ **Accesele la proprietati**

Accesele auto pentru proprietăți se vor realiza prin coborarea bordurii, pe o lungime de 6.00 m, cu o denivelare față de partea carosabilă de 3....5 cm, doar în dreptul căii de acces pentru autovehicule.

○ **Amenajare drumuri laterale**

Drumurile laterale se vor amenaja pe o latime variabilă, pe latimea căii respective și o lungime conform planului de situație.

○ **Lucrari conexe**

Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru rețelele de utilități.

Inlocuirea capacului autonivelant pe strada circulabilă se va realiza astfel:

- se degajează / curată capul caminului pe o adâncime de cca 200 mm;
- se așează inelul de aducere la cota (inel h = 85mm) pentru a se putea tăia corect;

- se curata bine si se aseaza inelul pe strat de mortar, se umple cu mortar de turnare / etansare a rosturilor, se asteapta sa se usuce apoi se introduce cofrajul de ajutor;
- se pune asfalt rece si se compacteaza pe straturi;
- asfaltul rece cu granulatie 0...8 se pune pana la nivelul 0 si se efectueaza compactare;
- pana la +2 cm se pune asfalt cu granulatie 0...4;
- se scoate cofrajul cu grija;
- se monteaza rama si se pune capacul in rama;
- stratul superior se incorporeaza prin vibrocompactare;

Capacul pentru caminele de vizitare va fi conform EN 124-2, DIN 1229. Capacul are cota de trecere 610 mm, autonivelante, fara ventilatie, cu garnitura de amortizare. Inaltimea ramei va fi 170 mm, limitele de reglare 140 – 160 mm.

Capacul va avea clasa D 400.

○ **Siguranta circulatiei**

Se va realiza o semnalizare rutiera corespunzatoare prin prevederea de marcaje si indicatoare rutiere conf. SR. 1848/1/7/2015.

○ **Canalizatie tehnica aferenta retelei electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii**

Prezenta documentatie urmareste stabilirea posibilitatilor si mijloacelor necesare pentru constructia unei canalizatii subterane pentru retelele electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii, fara a necesita lucrari de spargere ulterioare.

Necesitatea trecerii in subteran a retelelor de transmitere informatii si asigurarea conditiilor de amplasare a retelelor subterane pentru orice operator de telecomunicatii este conforma OUG 79/2002 privind cadrul general de reglementare a comunicatiilor, aprobate cu modificari si completari prin Legea 591 / 2002 cu modificarile si completarile ulterioare.

Odata cu realizarea obiectivului de investitii, este oportuna si investitia pentru constructia unei canalizatii pentru retelele de transfer, in vederea asigurarii posibilitatii de amplasare in subteran a retelelor aeriene existente. Canalizatia tehnica a fost dimensionata tinand cont de reseaua de distributie, de interconectarea cu celelalte zone, cat si de numarul de cabluri aeriene detinute de operator.

Canalizatia pentru reseaua subterana pentru telecomunicatii va fi realizata din tuburi din teava corugata de protectie, cu perete dublu, cu perete interior neted, fabricat din HDPE DN 160, DN 110 si DN 75.

Pozarea conductelor sa va face pe un strat de nisip, in trotuare si parte carosabila, concomitent se vor realiza camine de tragere realizate din beton armat 1000x1000x1500. Adancimea de ingropare este de 1.10 m, sub adancimea de inghet. Caminele de tragere

sunt amplasate conform planurilor de situatie, in linie dreapta, la schimbari de directii sau intersectii.

Fiecare camin de tragere este prevazut cu electrod de impamantare.

Canalizatia tehnica va fi distribuita astfel:

- 1 tuburi din teava corugata DN 160 in lungime totala: 1 buc x 268 m = 268 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 110 in lungime totala: 3 buc x 268 m = 804 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 75 in lungime totala: 3 buc x 268 m = 804 m
- 8 buc camine de tragere rectangulare 1000x1000x1500 cu capace carosabile.

• **Obiect nr. 2 – STRADA 1 – TRONSON 2 - NC 39784**

○ **Traseul in plan**

Acest tronson are o lungime propusa pentru modernizare de 103,00 ml. Elementele geometrice ale traseului in plan urmaresc traseul actual al drumului, facându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85.

Viteza de baza adoptata are valoarea de 40 km/h.

○ **Profilul longitudinal**

In profil longitudinal linia roşie urmareşte linia terenului existent, fiind făcute corecţii ale liniei roşii pentru îmbunătăţirea scurgerii apelor pluviale si pentru sporirea confortului si siguranţei circulaţiei.

In condiţiile in care linia terenului prezintă succesiuni de rampe/pante cu valori mici ale declivităţilor, dar cu lungimi scurte, s-au făcut corecţii minime ale liniei roşii proiectate astfel încât sa asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar si totodată ca necesitate a sporirii confortului si siguranţei circulaţiei.

○ **Profilul transversal tip**

In profil transversal tip drumul va avea la baza următorii parametri:

- Viteza de proiectare – 40 km/oră.
- Lăţimea părţii carosabile – 3.00 m;
- Borduri prefabricate – 2 x 500x250x200;
- Latime ampriza – 3.40 m;
- Panta transversala a drumului – tip unic 2,50%;

Sistemul rutier proiectat pentru obiectivul analizat va avea următoarele caracteristici:

- strat de forma din balast in grosime de 10 cm după compactare
- strat de fundaţie din balast in grosime de 25 cm după compactare
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 20 cm după compactare
- strat de legătura BAD 22,4 in grosime 6 cm
- strat de uzura BA 16 in grosime 4 cm

○ **Scurgerea apelor**

- Longitudinal – se vor realiza:
- Borduri prefabricate 500x250x200 pe o lungime de 206.00 ml;

○ **Accesele la proprietati**

Accesele auto pentru proprietăți se vor realiza prin coborarea bordurii, pe o lungime de 6.00 m, cu o denivelare fata de partea carosabila de 3....5 cm, doar in dreptul caii de acces pentru autovehicule.

○ **Amenajare drumuri laterale**

Drumurile laterale se vor amenaja pe o latime variabila, pe latimea caii respective si o lungime conform planului de situatie.

○ **Lucrari conexe**

Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru retelele de utilitati.

Inlocuirea capacului autonivelant pe strada circulabila se va realiza astfel:

- se degajeaza / curata capul caminului pe o adancime de cca 200 mm;
- se aseaza inelul de aducere la cota (inel h = 85mm) pentru a se putea taia corect;
- se curata bine si se aseaza inelul pe strat de mortar, se umple cu mortar de turnare / etansare a rosturilor, se asteapta sa se usuce apoi se introduce cofrajul de ajutor;
- se pune asfalt rece si se compacteaza pe straturi;
- asfaltul rece cu granulatie 0...8 se pune pana la nivelul 0 si se efectueaza compactare;
- pana la +2 cm se pune asfalt cu granulatie 0...4;
- se scoate cofrajul cu grija;
- se monteaza rama si se pune capacul in rama;
- stratul superior se incorporeaza prin vibrocompactare;

Capacul pentru caminele de vizitare va fi conform EN 124-2, DIN 1229. Capacul are cota de trecere 610 mm, autonivelante, fara ventilatie, cu garnitura de amortizare. Inaltimea ramei va fi 170 mm, limitele de reglare 140 – 160 mm.

Capacul va avea clasa D 400.

○ **Siguranța circulației**

Se va realiza o semnalizare rutieră corespunzătoare prin prevederea de marcaje si indicatoare rutiere conf. SR. 1848/1/7/2015.

○ **Canalizatie tehnica aferenta retelei electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii**

Prezenta documentatie urmareste stabilirea posibilitatilor si mijloacelor necesare pentru constructia unei canalizatii subterane pentru retelele electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii, fara a necesita lucrari de spargere ulterioare.

Necesitatea trecerii in subteran a retelelor de transmitere informatii si asigurarea conditiilor de amplasare a retelelor subterane pentru orice operator de telecomunicatii este conforma OUG 79/2002 privind cadrul general de reglementare a comunicatiilor, aprobate cu modificari si completari prin Legea 591 / 2002 cu modificarile si completarile ulterioare.

Odata cu realizarea obiectivului de investitii, este oportuna si investitia pentru constructia unei canalizatii pentru retelele de transfer, in vederea asigurarii posibilitatii de amplasare in subteran a retelelor aeriene existente.

Canalizatia tehnica a fost dimensionata tinand cont de reseaua de distributie, de interconectarea cu celelalte zone, cat si de numarul de cabluri aeriene detinute de operator.

Canalizatia pentru reseaua subterana pentru telecomunicatii va fi realizata din tuburi din teava corugata de protectie, cu perete dublu, cu perete interior neted, fabricat din HDPE DN 160, DN 110 si DN 75.

Pozarea conductelor sa va face pe un strat de nisip, in trotuare si parte carosabila, concomitent se vor realiza camine de tragere realizate din beton armat 1000x1000x1500. Adancimea de ingropare este de 1.10 m, sub adancimea de inghet. Caminele de tragere sunt amplasate conform planurilor de situatie, in linie dreapta, la schimbări de directii sau intersectii.

Fiecare camin de tragere este prevazut cu electrod de impamantare.

Canalizatia tehnica va fi distribuita astfel:

- 1 tuburi din teava corugata DN 160 in lungime totala: 1 buc x 95 m = 95 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 110 in lungime totala: 3 buc x 95 m = 285 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 75 in lungime totala: 3 buc x 95 m = 285 m
- 2 buc camine de tragere rectangulare 1000x1000x1500 cu capace carosabile.

• **Obiect nr. 3 – STRADA 2 – NC 39785**

○ **Traseul in plan**

Acest tronson are o lungime propusă pentru modernizare de 190,00 ml. Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85.

Viteza de baza adoptata are valoarea de 40 km/h.

○ **Profilul longitudinal**

In profil longitudinal linia roșie urmărește linia terenului existent, fiind făcute corecții ale liniei roșii pentru îmbunătățirea scurgerii apelor pluviale și pentru sporirea confortului și siguranței circulației.

In condițiile în care linia terenului prezintă succesiuni de rampe/pante cu valori mici ale declivităților, dar cu lungimi scurte, s-au făcut corecții minime ale liniei roșii proiectate astfel încât să asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar și totodată ca necesitate a sporirii confortului și siguranței circulației.

○ **Profilul transversal tip**

In profil transversal tip drumul va avea la baza următorii parametri:

- Viteza de proiectare – 40 km/oră.
- Lățimea părții carosabile – 4.00 m;
- Borduri prefabricate – 2 x 500x250x200;
- Latime ampriza – 4.40;
- Panta transversala a drumului – tip unic 2,50%;

Sistemul rutier proiectat pentru obiectivul analizat va avea următoarele caracteristici:

- strat de forma din balast în grosime de 10 cm după compactare
- strat de fundație din balast în grosime de 25 cm după compactare
- strat de baza din piatra sparta în grosime de 20 cm după compactare
- strat de legătura BAD 22,4 în grosime 6 cm
- strat de uzura BA 16 în grosime 4 cm

○ **Scurgerea apelor**

- Longitudinal – se vor realiza:
- Borduri prefabricate 500x250x200 pe o lungime de 380.00 ml;

○ **Accesele la proprietati**

Accesele auto pentru proprietăți se vor realiza prin coborarea bordurii, pe o lungime de 6.00 m, cu o denivelare față de partea carosabilă de 3....5 cm, doar în dreptul căii de acces pentru autovehicule.

○ **Amenajare drumuri laterale**

Drumurile laterale se vor amenaja pe o latime variabilă, pe latimea căii respective și o lungime conform planului de situație.

○ **Lucrari conexe**

Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru rețelele de utilități.

Inlocuirea capacului autonivelant pe strada circulabila se va realiza astfel:

- se degajeaza / curata capul caminului pe o adancime de cca 200 mm;
- se aseaza inelul de aducere la cota (inel h = 85mm) pentru a se putea taia corect;
- se curata bine si se aseaza inelul pe strat de mortar, se umple cu mortar de turnare / etansare a rosturilor, se asteapta sa se usuce apoi se introduce cofrajul de ajutor;
- se pune asfalt rece si se compacteaza pe straturi;
- asfaltul rece cu granulatie 0...8 se pune pana la nivelul 0 si se efectueaza compactare;
- pana la +2 cm se pune asfalt cu granulatie 0...4;
- se scoate cofrajul cu grija;
- se monteaza rama si se pune capacul in rama;
- stratul superior se incorporeaza prin vibrocompactare;

Capacul pentru caminele de vizitare va fi conform EN 124-2, DIN 1229. Capacul are cota de trecere 610 mm, autonivelante, fara ventilatie, cu garnitura de amortizare. Inaltimea ramei va fi 170 mm, limitele de reglare 140 – 160 mm.

Capacul va avea clasa D 400.

○ **Siguranta circulatiei**

Se va realiza o semnalizare rutiera corespunzatoare prin prevederea de marcaje si indicatoare rutiere conf. SR. 1848/1/7/2015.

○ **Canalizatie tehnica aferenta retelei electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii**

Prezenta documentatie urmareste stabilirea posibilitatilor si mijloacelor necesare pentru constructia unei canalizatii subterane pentru retelele electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii, fara a necesita lucrari de spargere ulterioare.

Necesitatea trecerii in subteran a retelelor de transmitere informatii si asigurarea conditiilor de amplasare a retelelor subterane pentru orice operator de telecomunicatii este conforma OUG 79/2002 privind cadrul general de reglementare a comunicatiilor, aprobate cu modificari si completari prin Legea 591 / 2002 cu modificarile si completarile ulterioare.

Odata cu realizarea obiectivului de investitii, este oportuna si investitia pentru constructia unei canalizatii pentru retelele de transfer, in vederea asigurarii posibilitatii de amplasare in subteran a retelelor aeriene existente.

Canalizatia tehnica a fost dimensionata tinand cont de reseaua de distributie, de interconectarea cu celelalte zone, cat si de numarul de cabluri aeriene detinute de operator.

Canalizatia pentru reseaua subterana pentru telecomunicatii va fi realizata din tuburi din teava corugata de protectie, cu perete dublu, cu perete interior neted, fabricat din HDPE DN 160, DN 110 si DN 75.

Pozarea conductelor sa va face pe un strat de nisip, in trotuare si parte carosabila, concomitent se vor realiza camine de tragere realizate din beton armat 1000x1000x1500. Adancimea de ingropare este de 1.10 m, sub adancimea de inghet. Caminele de tragere sunt amplasate conform planurilor de situatie, in linie dreapta, la schimbari de directii sau intersectii.

Fiecare camin de tragere este prevazut cu electrod de impamantare.

Canalizatia tehnica va fi distribuita astfel:

- 1 tuburi din teava corugata DN 160 in lungime totala: 1 buc x 185 m = 268 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 110 in lungime totala: 3 buc x 185 m = 555 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 75 in lungime totala: 3 buc x 185 m = 555 m
- 5 buc camine de tragere rectangulare 1000x1000x1500 cu capace carosabile.

• **Obiect nr. 4 – STRADA 3 – NC 39792**

○ **Traseul in plan**

Acest tronson are o lungime propusa pentru modernizare de 646,00 ml. Elementele geometrice ale traseului in plan urmaresc traseul actual al drumului, facându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85.

Viteza de baza adoptata are valoarea de 40 km/h.

○ **Profilul longitudinal**

In profil longitudinal linia roşie urmăreşte linia terenului existent, fiind făcute corecţii ale liniei roşii pentru îmbunătăţirea scurgerii apelor pluviale si pentru sporirea confortului si siguranţei circulaţiei.

In condiţiile in care linia terenului prezintă succesiuni de rampe/pante cu valori mici ale declivităţilor, dar cu lungimi scurte, s-au făcut corecţii minime ale liniei roşii proiectate astfel încât sa asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar si totodată ca necesitate a sporirii confortului si siguranţei circulaţiei.

○ **Profilul transversal tip**

In profil transversal tip drumul va avea la baza următorii parametri:

- Viteza de proiectare – 40 km/oră.
- Lăţimea părţii carosabile – 5.50 m, 4.00 m;
- Rigole carosabile din elemente prefabricate – 2 x 0.65 m;
- Latime ampriza – 6.80, 5.30 m;
- Panta transversala a drumului – tip acoperis, unic 2,50%;

Sistemul rutier proiectat pentru obiectivul analizat va avea următoarele caracteristici:

- strat de forma din balast in grosime de 10 cm după compactare
- strat de fundaţie din balast in grosime de 25 cm după compactare
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 20 cm după compactare

- strat de legătură BAD 22,4 în grosime 6 cm
- strat de uzură BA 16 în grosime 4 cm

Sistemul rutier proiectat pentru trotuarele adiacente obiectivului analizat va avea următoarele caracteristici:

- strat de fundație din balast în grosime de 20 cm după compactare
- strat nisip în grosime 5 cm
- pavele vibropresate autoblocante în grosime de 6 cm

○ **Scurgerea apelor**

- Longitudinal – se vor realiza:
 - Borduri prefabricate 500x250x200, pe o lungime de 752.00 ml;
 - Borduri prefabricate 500x150x100, pe o lungime de 752.00 ml;
 - Rigole carosabile din elemente prefabricate, pe o lungime de 1292.00 ml;
 - Trotuare cu o lățime variabilă cuprinsă între 1.00 m – 1.50 m, pe o lungime de 752.00 ml.
 - Zid de sprijin conform detalii de execuție pe o lungime de 40.00 ml. Pentru asigurarea stabilizării taluzului, se vor planta 10 arbori tip Robinia pseudoacacia (salcam).

○ **Accesele la proprietăți**

Accesele auto pentru proprietăți se vor realiza prin coborârea bordurii, pe o lungime de 6.00 m, cu o denivelare față de partea carosabilă de 3...5 cm, doar în dreptul căii de acces pentru autovehicule.

○ **Amenajare drumuri laterale**

Drumurile laterale se vor amenaja pe o lățime variabilă, pe lățimea căii respective și o lungime conform planului de situație.

○ **Lucrări conexe**

Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru rețelele de utilități.

Înlocuirea capacului autonivelant pe strada circulabilă se va realiza astfel:

- se degajează / curată capul caminului pe o adâncime de cca 200 mm;
- se așează inelul de aducere la cota (inel $h = 85\text{mm}$) pentru a se putea tăia corect;
- se curată bine și se așează inelul pe strat de mortar, se umple cu mortar de turnare / etansare a rosturilor, se așteaptă să se usuce apoi se introduce cofrajul de ajutor;
- se pune asfalt rece și se compactează pe straturi;
- asfaltul rece cu granulație 0...8 se pune până la nivelul 0 și se efectuează compactare;
- până la +2 cm se pune asfalt cu granulație 0...4;

- se scoate cofrajul cu grija;
- se monteaza rama si se pune capacul in rama;
- stratul superior se incorporeaza prin vibrocompactare;

Capacul pentru caminele de vizitare va fi conform EN 124-2, DIN 1229. Capacul are cota de trecere 610 mm, autonivelante, fara ventilatie, cu garnitura de amortizare. Inaltimea ramei va fi 170 mm, limitele de reglare 140 – 160 mm.

Capacul va avea clasa D 400.

○ **Siguranța circulației**

Se va realiza o semnalizare rutieră corespunzătoare prin prevederea de marcaje si indicatoare rutiere conf. SR. 1848/1/7/2015.

○ **Canalizatie tehnica aferenta retelei electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii**

Prezenta documentatie urmareste stabilirea posibilitatilor si mijloacelor necesare pentru constructia unei canalizatii subterane pentru retelele electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii, fara a necesita lucrari de spargere ulterioare.

Necesitatea trecerii in subteran a retelelor de transmitere informatii si asigurarea conditiilor de amplasare a retelelor subterane pentru orice operator de telecomunicatii este conforma OUG 79/2002 privind cadrul general de reglementare a comunicatiilor, aprobate cu modificari si completari prin Legea 591 / 2002 cu modificarile si completarile ulterioare.

Odata cu realizarea obiectivului de investitii, este oportuna si investitia pentru constructia unei canalizatii pentru retelele de transfer, in vederea asigurarii posibilitatii de amplasare in subteran a retelelor aeriene existente.

Canalizatia tehnica a fost dimensionata tinand cont de reseaua de distributie, de interconectarea cu celelalte zone, cat si de numarul de cabluri aeriene detinute de operator.

Canalizatia pentru reseaua subterana pentru telecomunicatii va fi realizata din tuburi din teava corugata de protectie, cu perete dublu, cu perete interior neted, fabricat din HDPE DN 160, DN 110 si DN 75.

Pozarea conductelor sa va face pe un strat de nisip, in trotuare si parte carosabila, concomitent se vor realiza camine de tragere realizate din beton armat 1000x1000x1500. Adancimea de ingropare este de 1.10 m, sub adancimea de inghet. Caminele de tragere sunt amplasate conform planurilor de situatie, in linie dreapta, la schimbari de directii sau intersectii.

Fiecare camin de tragere este prevazut cu electrod de impamantare.

Canalizatia tehnica va fi distribuita astfel:

- 1 tuburi din teava corugata DN 160 in lungime totala: 1 buc x 1082 m = 268 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 110 in lungime totala: 3 buc x 1082 m = 3246 m

- 3 tuburi din teava corugată DN 75 în lungime totală: 3 buc x 1082 m = 3246 m
- 28 buc camine de tragere rectangulare 1000x1000x1500 cu capace carosabile.

• ***Obiect nr. 5 – STRADA 4 – NC 39787***

○ **Traseul în plan**

Acest tronson are o lungime propusă pentru modernizare de 90,00 ml. Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85.

Viteza de baza adoptată are valoarea de 40 km/h.

○ **Profilul longitudinal**

În profil longitudinal linia roșie urmărește linia terenului existent, fiind făcute corecții ale liniei roșii pentru îmbunătățirea scurgerii apelor pluviale și pentru sporirea confortului și siguranței circulației.

În condițiile în care linia terenului prezintă succesiuni de rampe/pante cu valori mici ale declivităților, dar cu lungimi scurte, s-au făcut corecții minime ale liniei roșii proiectate astfel încât să asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar și totodată ca necesitate a sporirii confortului și siguranței circulației.

○ **Profilul transversal tip**

În profil transversal tip drumul va avea la baza următorii parametri:

- Viteza de proiectare – 40 km/oră.
- Lățimea părții carosabile – 3.00 m;
- Borduri prefabricate – 2 x 500x250x200;
- Latime ampriza – 3.40 m;
- Panta transversală a drumului – tip unic 2,50%;

Sistemul rutier proiectat pentru obiectivul analizat va avea următoarele caracteristici:

- strat de forma din balast în grosime de 10 cm după compactare
- strat de fundație din balast în grosime de 25 cm după compactare
- strat de baza din piatra spartă în grosime de 20 cm după compactare
- strat de legătura BAD 22,4 în grosime 6 cm
- strat de uzura BA 16 în grosime 4 cm

○ **Scurgerea apelor**

- Longitudinal – se vor realiza:
 - Borduri prefabricate 500x250x200 pe o lungime de 180.00 ml;

○ **Accesele la proprietati**

Accesele auto pentru proprietăți se vor realiza prin coborarea bordurii, pe o lungime de 6.00 m, cu o denivelare fata de partea carosabila de 3....5 cm, doar in dreptul caii de acces pentru autovehicule.

○ **Amenajare drumuri laterale**

Drumurile laterale se vor amenaja pe o latime variabila, pe latimea caii respective si o lungime conform planului de situatie.

○ **Lucrari conexe**

Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru rețelele de utilitati.

Inlocuirea capacului autonivelant pe strada circulabila se va realiza astfel:

- se degajeaza / curata capul caminului pe o adancime de cca 200 mm;
- se aseaza inelul de aducere la cota (inel h = 85mm) pentru a se putea taia corect;
- se curata bine si se aseaza inelul pe strat de mortar, se umple cu mortar de turnare / etansare a rosturilor, se asteapta sa se usuce apoi se introduce cofrajul de ajutor;
- se pune asfalt rece si se compacteaza pe straturi;
- asfaltul rece cu granulatie 0...8 se pune pana la nivelul 0 si se efectueaza compactare;
- pana la +2 cm se pune asfalt cu granulatie 0...4;
- se scoate cofrajul cu grija;
- se monteaza rama si se pune capacul in rama;
- stratul superior se incorporeaza prin vibrocompactare;

Capacul pentru caminele de vizitare va fi conform EN 124-2, DIN 1229. Capacul are cota de trecere 610 mm, autonivelante, fara ventilatie, cu garnitura de amortizare. Inaltimea ramei va fi 170 mm, limitele de reglare 140 – 160 mm.

Capacul va avea clasa D 400.

○ **Siguranța circulației**

Se va realiza o semnalizare rutieră corespunzătoare prin prevederea de marcaje si indicatoare rutiere conf. SR. 1848/1/7/2015.

○ **Canalizatie tehnica aferenta rețelei electrice, de iluminat public si a rețelei de telecomunicatii**

Prezenta documentatie urmareste stabilirea posibilitatilor si mijloacelor necesare pentru constructia unei canalizatii subterane pentru rețelele electrice, de iluminat public si a rețelei de telecomunicatii, fara a necesita lucrari de spargere ulterioare.

Necesitatea trecerii in subteran a rețelelor de transmitere informatii si asigurarea conditiilor de amplasare a rețelelor subterane pentru orice operator de telecomunicatii

este conforma OUG 79/2002 privind cadrul general de reglementare a comunicatiilor, aprobate cu modificari si completari prin Legea 591 / 2002 cu modificarile si completarile ulterioare.

Odata cu realizarea obiectivului de investitii, este oportuna si investitia pentru constructia unei canalizatii pentru retelele de transfer, in vederea asigurarii posibilitatii de amplasare in subteran a retelelor aeriene existente.

Canalizatia tehnica a fost dimensionata tinand cont de reseaua de distributie, de interconectarea cu celelalte zone, cat si de numarul de cabluri aeriene detinute de operator.

Canalizatia pentru reseaua subterana pentru telecomunicatii va fi realizata din tuburi din teava corugata de protectie, cu perete dublu, cu perete interior neted, fabricat din HDPE DN 160, DN 110 si DN 75.

Pozarea conductelor sa va face pe un strat de nisip, in trotuare si parte carosabila, concomitent se vor realiza camine de tragere realizate din beton armat 1000x1000x1500. Adancimea de ingropare este de 1.10 m, sub adancimea de inghet. Caminele de tragere sunt amplasate conform planurilor de situatie, in linie dreapta, la schimbari de directii sau intersectii.

Fiecare camin de tragere este prevazut cu electrod de impamantare.

Canalizatia tehnica va fi distribuita astfel:

- 1 tuburi din teava corugata DN 160 in lungime totala: 1 buc x 90 m = 90 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 110 in lungime totala: 3 buc x 90 m = 270 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 75 in lungime totala: 3 buc x 90 m = 270 m
- 2 buc camine de tragere rectangulare 1000x1000x1500 cu capace carosabile.

• **Obiect nr. 6 – STRADA 5 – NC 39788**

○ **Traseul in plan**

Acest tronson are o lungime propusă pentru modernizare de 155,00 ml. Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85.

Viteza de baza adoptata are valoarea de 40 km/h.

○ **Profilul longitudinal**

In profil longitudinal linia roșie urmărește linia terenului existent, fiind făcute corecții ale liniei roșii pentru îmbunătățirea scurgerii apelor pluviale si pentru sporirea confortului si siguranței circulației.

In condițiile in care linia terenului prezintă succesiuni de rampe/pante cu valori mici ale declivităților, dar cu lungimi scurte, s-au făcut corecții minime ale liniei roșii proiectate astfel încât sa asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar si totodată ca necesitate a sporirii confortului si siguranței circulației.

○ **Profilul transversal tip**

În profil transversal tip drumul va avea la baza următorii parametri:

- Viteza de proiectare – 40 km/oră.
- Lățimea părții carosabile – 5.50 m;
- Rigole carosabile din elemente prefabricate – 2 x 0.65 m;
- Latime ampriza – 6.80;
- Panta transversala a drumului – tip acoperis 2,50%;

Sistemul rutier proiectat pentru obiectivul analizat va avea următoarele caracteristici:

- strat de forma din balast în grosime de 10 cm după compactare
- strat de fundație din balast în grosime de 25 cm după compactare
- strat de baza din piatra sparta în grosime de 20 cm după compactare
- strat de legătura BAD 22,4 în grosime 6 cm
- strat de uzura BA 16 în grosime 4 cm

○ **Scurgerea apelor**

- Longitudinal – se vor realiza:
- Rigole carosabile din elemente prefabricate pe o lungime de 310.00 ml;

○ **Accesele la proprietati**

Accesele auto pentru proprietăți se vor realiza prin intermediul rigolelor carosabile propuse.

○ **Amenajare drumuri laterale**

Drumurile laterale se vor amenaja pe o latime variabilă, pe latimea caii respective și o lungime conform planului de situație.

○ **Lucrari conexe**

Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru rețelele de utilități.

Înlocuirea capacului autonivelant pe strada circulabilă se va realiza astfel:

- se degajează / curată capul caminului pe o adâncime de cca 200 mm;
- se așază inelul de aducere la cota (inel $h = 85\text{mm}$) pentru a se putea tăia corect;
- se curată bine și se așază inelul pe strat de mortar, se umple cu mortar de turnare / etansare a rosturilor, se așteaptă să se usuce apoi se introduce cofrajul de ajutor;
- se pune asfalt rece și se compactează pe straturi;
- asfaltul rece cu granulație 0...8 se pune până la nivelul 0 și se efectuează compactare;
- până la +2 cm se pune asfalt cu granulație 0...4;
- se scoate cofrajul cu grijă;

- se monteaza rama si se pune capacul in rama;
- stratul superior se incorporeaza prin vibrocompactare;

Capacul pentru caminele de vizitare va fi conform EN 124-2, DIN 1229. Capacul are cota de trecere 610 mm, autonivelante, fara ventilatie, cu garnitura de amortizare. Inaltimea ramei va fi 170 mm, limitele de reglare 140 – 160 mm.

Capacul va avea clasa D 400.

○ **Siguranța circulației**

Se va realiza o semnalizare rutieră corespunzătoare prin prevederea de marcaje si indicatoare rutiere conf. SR. 1848/1/7/2015.

○ **Canalizatie tehnica aferenta retelei electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii**

Prezenta documentatie urmareste stabilirea posibilitatilor si mijloacelor necesare pentru constructia unei canalizatii subterane pentru retelele electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii, fara a necesita lucrari de spargere ulterioare.

Necesitatea trecerii in subteran a retelelor de transmitere informatii si asigurarea conditiilor de amplasare a retelelor subterane pentru orice operator de telecomunicatii este conforma OUG 79/2002 privind cadrul general de reglementare a comunicatiilor, aprobate cu modificari si completari prin Legea 591 / 2002 cu modificarile si completarile ulterioare.

Odata cu realizarea obiectivului de investitii, este oportuna si investitia pentru constructia unei canalizatii pentru retelele de transfer, in vederea asigurarii posibilitatii de amplasare in subteran a retelelor aeriene existente.

Canalizatia tehnica a fost dimensionata tinand cont de reseaua de distributie, de interconectarea cu celelalte zone, cat si de numarul de cabluri aeriene detinute de operator. Canalizatia pentru reseaua subterana pentru telecomunicatii va fi realizata din tuburi din teava corugata de protectie, cu perete dublu, cu perete interior neted, fabricat din HDPE DN 160, DN 110 si DN 75.

Pozarea conductelor sa va face pe un strat de nisip, in trotuare si parte carosabila, concomitent se vor realiza camine de tragere realizate din beton armat 1000x1000x1500. Adancimea de ingropare este de 1.10 m, sub adancimea de inghet. Caminele de tragere sunt amplasate conform planurilor de situatie, in linie dreapta, la schimbari de directii sau intersectii.

Fiecare camin de tragere este prevazut cu electrod de impamantare.

Canalizatia tehnica va fi distribuita astfel:

- 1 tuburi din teava corugata DN 160 in lungime totala: 1 buc x 357 m = 357 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 110 in lungime totala: 3 buc x 357 m = 1692 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 75 in lungime totala: 3 buc x 357 m = 1692 m
- 8 buc camine de tragere rectangulare 1000x1000x1500 cu capace carosabile.

• **Obiect nr. 7 – STRADA 6 – TRONSON 1 - NC 39793**

○ **Traseul in plan**

Acest tronson are o lungime propusă pentru modernizare de 231,00 ml. Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85.

Viteza de baza adoptata are valoarea de 40 km/h.

○ **Profilul longitudinal**

În profil longitudinal linia roșie urmărește linia terenului existent, fiind făcute corecții ale liniei roșii pentru îmbunătățirea scurgerii apelor pluviale și pentru sporirea confortului și siguranței circulației.

În condițiile în care linia terenului prezintă succesiuni de rampe/pante cu valori mici ale declivităților, dar cu lungimi scurte, s-au făcut corecții minime ale liniei roșii proiectate astfel încât să asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar și totodată ca necesitate a sporirii confortului și siguranței circulației.

○ **Profilul transversal tip**

În profil transversal tip drumul va avea la baza următorii parametri:

- Viteza de proiectare – 40 km/oră.
- Lățimea părții carosabile – 5.50 m, 4.00 m;
- Borduri prefabricate – 2 x 500x250x200;
- Latime ampriza – 5.90, 4.40 m;
- Panta transversala a drumului – tip acoperis, unic 2,50%;

Sistemul rutier proiectat pentru obiectivul analizat va avea următoarele caracteristici:

- strat de forma din balast în grosime de 10 cm după compactare
- strat de fundație din balast în grosime de 25 cm după compactare
- strat de baza din piatra sparta în grosime de 20 cm după compactare
- strat de legătura BAD 22,4 în grosime 6 cm
- strat de uzura BA 16 în grosime 4 cm

○ **Scurgerea apelor**

- Longitudinal – se vor realiza:
 - Borduri prefabricate 500x250x200 pe o lungime de 462.00 ml;
 - Zid de sprijin conform detalii de executie pe o lungime de 50.00 ml. Pentru asigurarea stabilizării taluzului, se vor planta 10 arbori tip Robinia pseudoacacia (salcam).

○ **Accesele la proprietati**

Accesele auto pentru proprietăți se vor realiza prin coborarea bordurii, pe o lungime de 6.00 m, cu o denivelare fata de partea carosabila de 3....5 cm, doar in dreptul caii de acces pentru autovehicule.

○ **Amenajare drumuri laterale**

Drumurile laterale se vor amenaja pe o latime variabila, pe latimea caii respective si o lungime conform planului de situatie.

○ **Lucrari conexe**

Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru retelele de utilitati.

Inlocuirea capacului autonivelant pe strada circulabila se va realiza astfel:

- se degajeaza / curata capul caminului pe o adancime de cca 200 mm;
- se aseaza inelul de aducere la cota (inel h = 85mm) pentru a se putea taia corect;
- se curata bine si se aseaza inelul pe strat de mortar, se umple cu mortar de turnare / etansare a rosturilor, se asteapta sa se usuce apoi se introduce cofrajul de ajutor;
- se pune asfalt rece si se compacteaza pe straturi;
- asfaltul rece cu granulatie 0...8 se pune pana la nivelul 0 si se efectueaza compactare;
- pana la +2 cm se pune asfalt cu granulatie 0...4;
- se scoate cofrajul cu grija;
- se monteaza rama si se pune capacul in rama;
- stratul superior se incorporeaza prin vibrocompactare;

Capacul pentru caminele de vizitare va fi conform EN 124-2, DIN 1229. Capacul are cota de trecere 610 mm, autonivelante, fara ventilatie, cu garnitura de amortizare. Inaltimea ramei va fi 170 mm, limitele de reglare 140 – 160 mm.

Capacul va avea clasa D 400.

○ **Siguranta circulatiei**

Se va realiza o semnalizare rutiera corespunzatoare prin prevederea de marcaje si indicatoare rutiere conf. SR. 1848/1/7/2015.

○ **Canalizatie tehnica aferenta retelei electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii**

Prezenta documentatie urmareste stabilirea posibilitatilor si mijloacelor necesare pentru constructia unei canalizatii subterane pentru retelele electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii, fara a necesita lucrari de spargere ulterioare.

Necesitatea trecerii în subteran a rețelelor de transmitere informații și asigurarea condițiilor de amplasare a rețelelor subterane pentru orice operator de telecomunicații este conformă OUG 79/2002 privind cadrul general de reglementare a comunicațiilor, aprobate cu modificări și completări prin Legea 591 / 2002 cu modificările și completările ulterioare.

Odată cu realizarea obiectivului de investiții, este oportună și investiția pentru construcția unei canalizații pentru rețelele de transfer, în vederea asigurării posibilității de amplasare în subteran a rețelelor aeriene existente.

Canalizația tehnică a fost dimensionată ținând cont de rețeaua de distribuție, de interconectarea cu celelalte zone, cât și de numărul de cabluri aeriene deținute de operator.

Canalizația pentru rețeaua subterană pentru telecomunicații va fi realizată din tuburi din teava corugată de protecție, cu perete dublu, cu perete interior neted, fabricat din HDPE DN 160, DN 110 și DN 75.

Pozarea conductelor se va face pe un strat de nisip, în trotuare și parte carosabilă, concomitent se vor realiza camine de tragere realizate din beton armat 1000x1000x1500. Adâncimea de îngropare este de 1.10 m, sub adâncimea de îngheț. Caminele de tragere sunt amplasate conform planurilor de situație, în linie dreaptă, la schimbări de direcții sau intersecții.

Fiecare camin de tragere este prevăzut cu electrod de împământare.

Canalizația tehnică va fi distribuită astfel:

- 1 tuburi din teava corugată DN 160 în lungime totală: 1 buc x 225 m = 225 m
- 3 tuburi din teava corugată DN 110 în lungime totală: 3 buc x 225 m = 675 m
- 3 tuburi din teava corugată DN 75 în lungime totală: 3 buc x 225 m = 675 m
- 6 buc camine de tragere rectangulare 1000x1000x1500 cu capace carosabile.

• **Obiect nr. 8 – STRADA 6 – TRONSON 2 - NC 39793**

○ **Traseul în plan**

Acest tronson are o lungime propusă pentru modernizare de 170,00 ml. Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85.

Viteza de bază adoptată are valoarea de 40 km/h.

○ **Profilul longitudinal**

În profil longitudinal linia roșie urmărește linia terenului existent, fiind făcute corecții ale liniei roșii pentru îmbunătățirea scurgerii apelor pluviale și pentru sporirea confortului și siguranței circulației.

În condițiile în care linia terenului prezintă succesiuni de rampe/pante cu valori mici ale declivităților, dar cu lungimi scurte, s-au făcut corecții minime ale liniei roșii

proiectate astfel încât să asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar și totodată ca necesitate a sporirii confortului și siguranței circulației.

○ **Profilul transversal tip**

În profil transversal tip drumul va avea la baza următorii parametri:

- Viteza de proiectare – 40 km/oră.
- Lățimea părții carosabile – 3.00 m, 5.50 m;
- Borduri prefabricate – 2 x 500x250x200;
- Rigole de acostament din elemente prefabricate – 2 x 0.60 m
- Latime ampriza – 3.40, 6.70 m;
- Panta transversala a drumului – tip unic, acoperis 2,50%;

Sistemul rutier proiectat pentru obiectivul analizat va avea următoarele caracteristici:

- strat de forma din balast în grosime de 10 cm după compactare
- strat de fundație din balast în grosime de 25 cm după compactare
- strat de baza din piatra sparta în grosime de 20 cm după compactare
- strat de legătura BAD 22,4 în grosime 6 cm
- strat de uzura BA 16 în grosime 4 cm

○ **Scurgerea apelor**

- Longitudinal – se vor realiza:
- Borduri prefabricate 500x250x200 pe o lungime de 160.00 ml;
- Rigole de acostament din elemente prefabricate pe o lungime de 180.00 ml.

○ **Accesele la proprietati**

Accesele auto pentru proprietăți se vor realiza prin coborarea bordurii, pe o lungime de 6.00 m, cu o denivelare față de partea carosabilă de 3...5 cm, doar în dreptul caii de acces pentru autovehicule. În zona în care au fost propuse rigole de acostament, accesul auto la proprietati să facă prin intermediul acestora.

○ **Amenajare drumuri laterale**

Drumurile laterale se vor amenaja pe o latime variabilă, pe latimea caii respective și o lungime conform planului de situație.

○ **Lucrări conexe**

Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru rețelele de utilități.

Înlocuirea capacului autonivelant pe strada circulabilă se va realiza astfel:

- se degajează / curată capul caminului pe o adâncime de cca 200 mm;
- se așează inelul de aducere la cota (inel h = 85mm) pentru a se putea tăia corect;

- se curata bine si se aseaza inelul pe strat de mortar, se umple cu mortar de turnare / etansare a rosturilor, se asteapta sa se usuce apoi se introduce cofrajul de ajutor;
- se pune asfalt rece si se compacteaza pe straturi;
- asfaltul rece cu granulatie 0...8 se pune pana la nivelul 0 si se efectueaza compactare;
- pana la +2 cm se pune asfalt cu granulatie 0...4;
- se scoate cofrajul cu grija;
- se monteaza rama si se pune capacul in rama;
- stratul superior se incorporeaza prin vibrocompactare;

Capacul pentru caminele de vizitare va fi conform EN 124-2, DIN 1229. Capacul are cota de trecere 610 mm, autonivelante, fara ventilatie, cu garnitura de amortizare. Inaltimea ramei va fi 170 mm, limitele de reglare 140 – 160 mm.

Capacul va avea clasa D 400.

○ **Siguranta circulatiei**

Se va realiza o semnalizare rutiera corespunzatoare prin prevederea de marcaje si indicatoare rutiere conf. SR. 1848/1/7/2015.

○ **Canalizatie tehnica aferenta retelei electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii**

Prezenta documentatie urmareste stabilirea posibilitatilor si mijloacelor necesare pentru constructia unei canalizatii subterane pentru retelele electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii, fara a necesita lucrari de spargere ulterioare.

Necesitatea trecerii in subteran a retelelor de transmitere informatii si asigurarea conditiilor de amplasare a retelelor subterane pentru orice operator de telecomunicatii este conforma OUG 79/2002 privind cadrul general de reglementare a comunicatiilor, aprobate cu modificari si completari prin Legea 591 / 2002 cu modificarile si completarile ulterioare.

Odata cu realizarea obiectivului de investitii, este oportuna si investitia pentru constructia unei canalizatii pentru retelele de transfer, in vederea asigurarii posibilitatii de amplasare in subteran a retelelor aeriene existente.

Canalizatia tehnica a fost dimensionata tinand cont de reseaua de distributie, de interconectarea cu celelalte zone, cat si de numarul de cabluri aeriene detinute de operator.

Canalizatia pentru reseaua subterana pentru telecomunicatii va fi realizata din tuburi din teava corugata de protectie, cu perete dublu, cu perete interior neted, fabricat din HDPE DN 160, DN 110 si DN 75.

Pozarea conductelor sa va face pe un strat de nisip, in trotuare si parte carosabila, concomitent se vor realiza camine de tragere realizate din beton armat 1000x1000x1500. Adancimea de ingropare este de 1.10 m, sub adancimea de inghet. Caminele de tragere

sunt amplasate conform planurilor de situatie, in linie dreapta, la schimbari de directii sau intersectii.

Fiecare camin de tragere este prevazut cu electrod de impamantare.

Canalizatia tehnica va fi distribuita astfel:

- 1 tuburi din teava corugata DN 160 in lungime totala: 1 buc x 178 m = 268 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 110 in lungime totala: 3 buc x 178 m = 534 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 75 in lungime totala: 3 buc x 178 m = 534 m
- 3 buc camine de tragere rectangulare 1000x1000x1500 cu capace carosabile.

• **Obiect nr. 9 – STRADA 7 – NC 39786, 38571**

○ **Traseul in plan**

Acest tronson are o lungime propusă pentru modernizare de 304,00 ml. Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85.

Viteza de baza adoptata are valoarea de 40 km/h.

○ **Profilul longitudinal**

In profil longitudinal linia roșie urmărește linia terenului existent, fiind făcute corecții ale liniei roșii pentru îmbunătățirea scurgerii apelor pluviale si pentru sporirea confortului si siguranței circulației.

In condițiile in care linia terenului prezintă succesiuni de rampe/pante cu valori mici ale declivităților, dar cu lungimi scurte, s-au făcut corecții minime ale liniei roșii proiectate astfel încât sa asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar si totodată ca necesitate a sporirii confortului si siguranței circulației.

○ **Profilul transversal tip**

In profil transversal tip drumul va avea la baza următorii parametri:

- Viteza de proiectare – 40 km/oră.
- Lățimea părții carosabile – 4.00 m, 5.50 m;
- Rigole de acostament din elemente prefabricate – 2 x 0.60;
- Latime ampriza – 5.20, 6.70 m;
- Panta transversala a drumului – tip unic / acoperis 2,50%;

Sistemul rutier proiectat pentru obiectivul analizat va avea următoarele caracteristici:

- strat de forma din balast in grosime de 10 cm după compactare
- strat de fundație din balast in grosime de 25 cm după compactare
- strat de baza din piatra sparta in grosime de 20 cm după compactare
- strat de legătura BAD 22,4 in grosime 6 cm
- strat de uzura BA 16 in grosime 4 cm

Sistemul rutier proiectat pentru trotuarele adiacente obiectivului analizat va avea următoarele caracteristici:

- strat de fundație din balast în grosime de 20 cm după compactare
- strat nisip în grosime 5 cm
- pavele vibropresate autoblocante în grosime de 6 cm

○ **Scurgerea apelor**

- Longitudinal – se vor realiza:
 - Rigole de acostament prefabricate pe o lungime de 608.00 ml;
 - Trotuare cu lățime variabilă 1.00 – 1.50 m, pe o lungime de 74.00 ml;

○ **Accesele la proprietăți**

Accesele auto pentru proprietăți se vor realiza prin intermediul rigolei de acostament din elemente prefabricate, doar în dreptul căii de acces pentru autovehicule.

○ **Amenajare drumuri laterale**

Drumurile laterale se vor amenaja pe o lățime variabilă, pe lățimea căii respective și o lungime conform planului de situație.

○ **Lucrări conexe**

Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru rețelele de utilități.

Înlocuirea capacului autonivelant pe strada circulabilă se va realiza astfel:

- se degajează / curată capul caminului pe o adâncime de cca 200 mm;
- se așază inelul de aducere la cota (inel $h = 85\text{mm}$) pentru a se putea tăia corect;
- se curată bine și se așază inelul pe strat de mortar, se umple cu mortar de turnare / etansare a rosturilor, se așteaptă să se usuce apoi se introduce cofrajul de ajutor;
- se pune asfalt rece și se compactează pe straturi;
- asfaltul rece cu granulație 0...8 se pune până la nivelul 0 și se efectuează compactare;
- până la +2 cm se pune asfalt cu granulație 0...4;
- se scoate cofrajul cu grijă;
- se montează rama și se pune capacul în rama;
- stratul superior se încorporează prin vibrocompactare;

Capacul pentru caminele de vizitare va fi conform EN 124-2, DIN 1229. Capacul are cota de trecere 610 mm, autonivelantă, fără ventilație, cu garnitură de amortizare. Înălțimea ramei va fi 170 mm, limitele de reglare 140 – 160 mm.

Capacul va avea clasa D 400.

○ **Siguranța circulației**

Se va realiza o semnalizare rutieră corespunzătoare prin prevederea de marcaje și indicatoare rutiere conf. SR. 1848/1/7/2015.

○ **Canalizatie tehnica aferenta rețelei electrice, de iluminat public si a rețelei de telecomunicatii**

Prezenta documentatie urmareste stabilirea posibilitatilor si mijloacelor necesare pentru constructia unei canalizatii subterane pentru rețelele electrice, de iluminat public si a rețelei de telecomunicatii, fara a necesita lucrari de spargere ulterioare.

Necesitatea trecerii in subteran a rețelelor de transmitere informatii si asigurarea conditiilor de amplasare a rețelelor subterane pentru orice operator de telecomunicatii este conforma OUG 79/2002 privind cadrul general de reglementare a comunicatiilor, aprobate cu modificari si completari prin Legea 591 / 2002 cu modificarile si completarile ulterioare.

Odata cu realizarea obiectivului de investitii, este oportuna si investitia pentru constructia unei canalizatii pentru rețelele de transfer, in vederea asigurarii posibilitatii de amplasare in subteran a rețelelor aeriene existente.

Canalizatia tehnica a fost dimensionata tinand cont de rețeaua de distributie, de interconectarea cu celelalte zone, cat si de numarul de cabluri aeriene detinute de operator.

Canalizatia pentru rețeaua subterana pentru telecomunicatii va fi realizata din tuburi din teava corugata de protectie, cu perete dublu, cu perete interior neted, fabricat din HDPE DN 160, DN 110 si DN 75.

Pozarea conductelor sa va face pe un strat de nisip, in trotuare si parte carosabila, concomitent se vor realiza camine de tragere realizate din beton armat 1000x1000x1500. Adancimea de ingropare este de 1.10 m, sub adancimea de inghet. Caminele de tragere sunt amplasate conform planurilor de situatie, in linie dreapta, la schimbari de directii sau intersectii.

Fiecare camin de tragere este prevazut cu electrod de impamantare.

Canalizatia tehnica va fi distribuita astfel:

- 1 tuburi din teava corugata DN 160 in lungime totala: 1 buc x 310 m = 310 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 110 in lungime totala: 3 buc x 310 m = 930 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 75 in lungime totala: 3 buc x 310 m = 930 m
- 6 buc camine de tragere rectangulare 1000x1000x1500 cu capace carosabile.

• **Obiect nr. 10 – STRADA 8 – NC 39791, 38571**

○ **Traseul in plan**

Acest tronson are o lungime propusă pentru modernizare de 707,00 ml. Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85.

Viteza de baza adoptata are valoarea de 40 km/h.

○ **Profilul longitudinal**

În profil longitudinal linia roșie urmărește linia terenului existent, fiind făcute corecții ale liniei roșii pentru îmbunătățirea scurgerii apelor pluviale și pentru sporirea confortului și siguranței circulației.

În condițiile în care linia terenului prezintă succesiuni de rampe/pante cu valori mici ale declivităților, dar cu lungimi scurte, s-au făcut corecții minime ale liniei roșii proiectate astfel încât să asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar și totodată ca necesitate a sporirii confortului și siguranței circulației.

○ **Profilul transversal tip**

În profil transversal tip drumul va avea la baza următorii parametri:

- Viteza de proiectare – 40 km/oră.
- Lățimea părții carosabile – 5.50 m;
- Rigole carosabile din elemente prefabricate – 2 x 0.65 ml
- Rigole de acostament din elemente prefabricate – 2 x 0.60 ml.
- Borduri prefabricate – 2 x 500x250x200;
- Latime ampriza – 6.80, 6.70 m;
- Panta transversala a drumului – tip acoperis 2,50%;

Sistemul rutier proiectat pentru obiectivul analizat va avea următoarele caracteristici:

- strat de forma din balast în grosime de 10 cm după compactare
- strat de fundație din balast în grosime de 25 cm după compactare
- strat de baza din piatra sparta în grosime de 20 cm după compactare
- strat de legătura BAD 22,4 în grosime 6 cm
- strat de uzura BA 16 în grosime 4 cm

Sistemul rutier proiectat pentru trotuarele adiacente obiectivului analizat va avea următoarele caracteristici:

- strat de fundație din balast în grosime de 20 cm după compactare
- strat nisip în grosime 5 cm
- pavele vibropresate autoblocante în grosime de 6 cm

○ **Scurgerea apelor**

- Transversal – se vor realiza:
 - Rigole carosabile din elemente prefabricate: 10.50 ml, 52.00 ml.
- Longitudinal – se vor realiza:
 - Borduri prefabricate 500x250x200 pe o lungime de 900.00 ml;
 - Borduri prefabricate 500x150x100 pe o lungime de 900.00 ml;
 - Rigole carosabile din elemente prefabricate pe o lungime de 900.00 ml;
 - Rigole de acostament din elemente prefabricate pe o lungime de 514.00 ml;

➤ Trotuare cu latime variabila 1.00 – 1.50 ml pe o lungime de 1134 ml.

○ **Accesele la proprietati**

Accesele auto pentru proprietăți se vor realiza prin coborarea bordurii, pe o lungime de 6.00 m, cu o denivelare fata de partea carosabila de 3....5 cm, doar in dreptul caii de acces pentru autovehicule.

○ **Amenajare drumuri laterale**

Drumurile laterale se vor amenaja pe o latime variabila, pe latimea caii respective si o lungime conform planului de situatie.

○ **Lucrari conexe**

Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru retelele de utilitati.

Inlocuirea capacului autonivelant pe strada circulabila se va realiza astfel:

- se degajeaza / curata capul caminului pe o adancime de cca 200 mm;
- se aseaza inelul de aducere la cota (inel h = 85mm) pentru a se putea taia corect;
- se curata bine si se aseaza inelul pe strat de mortar, se umple cu mortar de turnare / etansare a rosturilor, se asteapta sa se usuce apoi se introduce cofrajul de ajutor;
- se pune asfalt rece si se compacteaza pe straturi;
- asfaltul rece cu granulat 0...8 se pune pana la nivelul 0 si se efectueaza compactare;
- pana la +2 cm se pune asfalt cu granulat 0...4;
- se scoate cofrajul cu grija;
- se monteaza rama si se pune capacul in rama;
- stratul superior se incorporeaza prin vibrocompactare;

Capacul pentru caminele de vizitare va fi conform EN 124-2, DIN 1229. Capacul are cota de trecere 610 mm, autonivelante, fara ventilatie, cu garnitura de amortizare. Inaltimea ramei va fi 170 mm, limitele de reglare 140 – 160 mm.

Capacul va avea clasa D 400.

○ **Siguranța circulației**

Se va realiza o semnalizare rutieră corespunzătoare prin prevederea de marcaje si indicatoare rutiere conf. SR. 1848/1/7/2015.

○ **Canalizatie tehnica aferenta retelei electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii**

Prezenta documentatie urmareste stabilirea posibilitatilor si mijloacelor necesare pentru constructia unei canalizatii subterane pentru retelele electrice, de iluminat public si a retelei de telecomunicatii, fara a necesita lucrari de spargere ulterioare.

Necesitatea trecerii în subteran a rețelelor de transmitere informații și asigurarea condițiilor de amplasare a rețelelor subterane pentru orice operator de telecomunicații este conformă OUG 79/2002 privind cadrul general de reglementare a comunicațiilor, aprobate cu modificări și completări prin Legea 591 / 2002 cu modificările și completările ulterioare.

Odată cu realizarea obiectivului de investiții, este oportună și investiția pentru construcția unei canalizații pentru rețelele de transfer, în vederea asigurării posibilității de amplasare în subteran a rețelelor aeriene existente.

Canalizația tehnică a fost dimensionată ținând cont de rețeaua de distribuție, de interconectarea cu celelalte zone, cât și de numărul de cabluri aeriene deținute de operator.

Canalizația pentru rețeaua subterană pentru telecomunicații va fi realizată din tuburi din teava corugată de protecție, cu perete dublu, cu perete interior neted, fabricat din HDPE DN 160, DN 110 și DN 75.

Pozarea conductelor se va face pe un strat de nisip, în trotuare și parte carosabilă, concomitent se vor realiza cămine de tragere realizate din beton armat 1000x1000x1500. Adâncimea de îngropare este de 1.10 m, sub adâncimea de îngheț. Căminele de tragere sunt amplasate conform planurilor de situație, în linie dreaptă, la schimbări de direcții sau intersecții.

Fiecare cămin de tragere este prevăzut cu electrod de împământare.

Canalizația tehnică va fi distribuită astfel:

- 1 tuburi din teava corugată DN 160 în lungime totală: 1 buc x 1404 m = 1404 m
- 3 tuburi din teava corugată DN 110 în lungime totală: 3 buc x 1404 m = 4212 m
- 3 tuburi din teava corugată DN 75 în lungime totală: 3 buc x 1404 m = 4212 m
- 35 buc cămine de tragere rectangulare 1000x1000x1500 cu capace carosabile.

• **Obiect nr. 11 – STRADA 9 – NC 39794**

○ **Traseul în plan**

Acest tronson are o lungime propusă pentru modernizare de 442,00 ml. Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85.

Viteza de bază adoptată are valoarea de 40 km/h.

○ **Profilul longitudinal**

În profil longitudinal linia roșie urmărește linia terenului existent, fiind făcute corecții ale liniei roșii pentru îmbunătățirea scurgerii apelor pluviale și pentru sporirea confortului și siguranței circulației.

În condițiile în care linia terenului prezintă succesiuni de rampe/pante cu valori mici ale declivităților, dar cu lungimi scurte, s-au făcut corecții minime ale liniei roșii

proiectate astfel încât să asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar și totodată ca necesitate a sporirii confortului și siguranței circulației.

○ **Profilul transversal tip**

În profil transversal tip drumul va avea la baza următorii parametri:

- Viteza de proiectare – 40 km/oră.
- Lățimea părții carosabile – 4.00 m, 5.50 m;
- Rigole de acostament din elemente prefabricate – 2 x 0.60 ml;
- Latime ampriza – 5.20, 6.70 m;
- Panta transversala a drumului – tip unic / acoperis 2,50%;

Sistemul rutier proiectat pentru obiectivul analizat va avea următoarele caracteristici:

- strat de forma din balast în grosime de 10 cm după compactare
- strat de fundație din balast în grosime de 25 cm după compactare
- strat de baza din piatra sparta în grosime de 20 cm după compactare
- strat de legătura BAD 22,4 în grosime 6 cm
- strat de uzura BA 16 în grosime 4 cm

○ **Scurgerea apelor**

- Longitudinal – se vor realiza:
- Rigole de acostament din elemente prefabricate pe o lungime de 884.00 ml;

○ **Accesele la proprietati**

Accesele auto pentru proprietăți se vor realiza prin intermediul rigole de acostament, doar în dreptul caii de acces pentru autovehicule.

○ **Amenajare drumuri laterale**

Drumurile laterale se vor amenaja pe o latime variabilă, pe lățimea caii respective și o lungime conform planului de situație.

○ **Lucrari conexe**

Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru rețelele de utilități.

Înlocuirea capacului autonivelant pe strada circulabilă se va realiza astfel:

- se degajează / curată capul caminului pe o adâncime de cca 200 mm;
- se așează inelul de aducere la cota (inel $h = 85\text{mm}$) pentru a se putea tăia corect;
- se curată bine și se așează inelul pe strat de mortar, se umple cu mortar de turnare / etansare a rosturilor, se așteaptă să se usuce apoi se introduce cofrajul de ajutor;
- se pune asfalt rece și se compactează pe straturi;
- asfaltul rece cu granulație 0...8 se pune până la nivelul 0 și se efectuează compactare;

- până la +2 cm se pune asfalt cu granulație 0...4;
- se scoate cofrajul cu grijă;
- se montează rama și se pune capacul în rama;
- stratul superior se încorporează prin vibrocompactare;

Capacul pentru caminele de vizitare va fi conform EN 124-2, DIN 1229. Capacul are cota de trecere 610 mm, autonivelante, fără ventilație, cu garnitură de amortizare. Înălțimea ramei va fi 170 mm, limitele de reglare 140 – 160 mm.

Capacul va avea clasa D 400.

○ **Siguranța circulației**

Se va realiza o semnalizare rutieră corespunzătoare prin prevederea de marcaje și indicatoare rutiere conf. SR. 1848/1/7/2015.

○ **Canalizatie tehnica aferenta rețelei electrice, de iluminat public și a rețelei de telecomunicații**

Prezenta documentație urmărește stabilirea posibilităților și mijloacelor necesare pentru construcția unei canalizații subterane pentru rețelele electrice, de iluminat public și a rețelei de telecomunicații, fără a necesita lucrări de spargere ulterioare.

Necesitatea trecerii în subteran a rețelelor de transmitere informații și asigurarea condițiilor de amplasare a rețelelor subterane pentru orice operator de telecomunicații este conformă OUG 79/2002 privind cadrul general de reglementare a comunicațiilor, aprobate cu modificări și completări prin Legea 591 / 2002 cu modificările și completările ulterioare.

Odată cu realizarea obiectivului de investiții, este oportună și investiția pentru construcția unei canalizații pentru rețelele de transfer, în vederea asigurării posibilității de amplasare în subteran a rețelelor aeriene existente.

Canalizatia tehnica a fost dimensionata tinand cont de rețeaua de distribuție, de interconectarea cu celelalte zone, cât și de numărul de cabluri aeriene deținute de operator.

Canalizatia pentru rețeaua subterană pentru telecomunicații va fi realizată din tuburi din teava corugată de protecție, cu perete dublu, cu perete interior neted, fabricat din HDPE DN 160, DN 110 și DN 75.

Pozarea conductelor se va face pe un strat de nisip, în trotuare și parte carosabilă, concomitent se vor realiza camine de tragere realizate din beton armat 1000x1000x1500. Adâncimea de îngropare este de 1.10 m, sub adâncimea de îngheț. Caminele de tragere sunt amplasate conform planurilor de situație, în linie dreaptă, la schimbări de direcții sau intersecții.

Fiecare camin de tragere este prevăzut cu electrod de împământare.

Canalizatia tehnica va fi distribuită astfel:

- 1 tuburi din teava corugată DN 160 în lungime totală: 1 buc x 457 m = 457 m

- 3 tuburi din teava corugată DN 110 în lungime totală: 3 buc x 457 m = 1371 m
- 3 tuburi din teava corugată DN 75 în lungime totală: 3 buc x 457 m = 1371 m
- 9 buc camine de tragere rectangulare 1000x1000x1500 cu capace carosabile.

• **Obiect nr. 12 – STRADA 10 NC 38571**

○ **Traseul în plan**

Acest tronson are o lungime propusă pentru modernizare de 141,00 ml. Elementele geometrice ale traseului în plan urmăresc traseul actual al drumului, făcându-se doar acele corectări necesare pentru respectarea prevederilor STAS 863/85.

Viteza de baza adoptată are valoarea de 40 km/h.

○ **Profilul longitudinal**

În profil longitudinal linia roșie urmărește linia terenului existent, fiind făcute corecții ale liniei roșii pentru îmbunătățirea scurgerii apelor pluviale și pentru sporirea confortului și siguranței circulației.

În condițiile în care linia terenului prezintă succesiuni de rampe/pante cu valori mici ale declivităților, dar cu lungimi scurte, s-au făcut corecții minime ale liniei roșii proiectate astfel încât să asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar și totodată ca necesitate a sporirii confortului și siguranței circulației.

○ **Profilul transversal tip**

În profil transversal tip drumul va avea la baza următorii parametri:

- Viteza de proiectare – 40 km/oră.
- Lățimea părții carosabile – 4.00 m;
- Rigole carosabile din elemente prefabricate – 2 x 0.65;
- Latime ampriza – 5.30 m;
- Panta transversală a drumului – tip unic 2,50%;

Sistemul rutier proiectat pentru obiectivul analizat va avea următoarele caracteristici:

- strat de forma din balast în grosime de 10 cm după compactare
- strat de fundație din balast în grosime de 25 cm după compactare
- strat de baza din piatra spartă în grosime de 20 cm după compactare
- strat de legătura BAD 22,4 în grosime 6 cm
- strat de uzura BA 16 în grosime 4 cm

○ **Scurgerea apelor**

- Longitudinal – se vor realiza:
- Rigole carosabile din elemente prefabricate pe o lungime de 282.00 ml;

○ **Accesele la proprietati**

Accesele auto pentru proprietăți se vor realiza prin intermediul rigolei carosabile, doar în dreptul caii de acces pentru autovehicule.

○ **Amenajare drumuri laterale**

Drumurile laterale se vor amenaja pe o latime variabilă, pe lățimea caii respective și o lungime conform planului de situație.

○ **Lucrari conexe**

Se vor ridica la cota toate capacele caminelor de vizitare pentru rețelele de utilități.

Înlocuirea capacului autonivelant pe strada circulabilă se va realiza astfel:

- se degajează / curată capul caminului pe o adâncime de cca 200 mm;
- se așază inelul de aducere la cota (inel $h = 85\text{mm}$) pentru a se putea tăia corect;
- se curată bine și se așază inelul pe strat de mortar, se umple cu mortar de turnare / etansare a rosturilor, se așteaptă să se usuce apoi se introduce cofrajul de ajutor;
- se pune asfalt rece și se compactează pe straturi;
- asfaltul rece cu granulație 0...8 se pune până la nivelul 0 și se efectuează compactare;
- până la +2 cm se pune asfalt cu granulație 0...4;
- se scoate cofrajul cu grijă;
- se montează rama și se pune capacul în rama;
- stratul superior se încorporează prin vibrocompactare;

Capacul pentru caminele de vizitare va fi conform EN 124-2, DIN 1229. Capacul are cota de trecere 610 mm, autonivelantă, fără ventilație, cu garnitură de amortizare. Înălțimea ramei va fi 170 mm, limitele de reglare 140 – 160 mm.

Capacul va avea clasa D 400.

○ **Siguranța circulației**

Se va realiza o semnalizare rutieră corespunzătoare prin prevederea de marcaje și indicatoare rutiere conf. SR. 1848/1/7/2015.

○ **Canalizatie tehnica aferenta rețelei electrice, de iluminat public și a rețelei de telecomunicații**

Prezenta documentație urmărește stabilirea posibilităților și mijloacelor necesare pentru construcția unei canalizații subterane pentru rețelele electrice, de iluminat public și a rețelei de telecomunicații, fără a necesita lucrări de spargere ulterioare.

Necesitatea trecerii în subteran a rețelelor de transmitere informații și asigurarea condițiilor de amplasare a rețelelor subterane pentru orice operator de telecomunicații este conformă OUG 79/2002 privind cadrul general de reglementare a comunicațiilor,

aprobate cu modificari si completari prin Legea 591 / 2002 cu modificarile si completarile ulterioare.

Odata cu realizarea obiectivului de investitii, este oportuna si investitia pentru constructia unei canalizatii pentru retelele de transfer, in vederea asigurarii posibilitatii de amplasare in subteran a retelelor aeriene existente.

Canalizatia tehnica a fost dimensionata tinand cont de reseaua de distributie, de interconectarea cu celelalte zone, cat si de numarul de cabluri aeriene detinute de operator.

Canalizatia pentru reseaua subterana pentru telecomunicatii va fi realizata din tuburi din teava corugata de protectie, cu perete dublu, cu perete interior neted, fabricat din HDPE DN 160, DN 110 si DN 75.

Pozarea conductelor sa va face pe un strat de nisip, in trotuare si parte carosabila, concomitent se vor realiza camine de tragere realizate din beton armat 1000x1000x1500. Adancimea de ingropare este de 1.10 m, sub adancimea de inghet. Caminele de tragere sunt amplasate conform planurilor de situatie, in linie dreapta, la schimbari de directii sau intersectii.

Fiecare camin de tragere este prevazut cu electrod de impamantare.

Canalizatia tehnica va fi distribuita astfel:

- 1 tuburi din teava corugata DN 160 in lungime totala: 1 buc x 130 m = 130 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 110 in lungime totala: 3 buc x 130 m = 390 m
- 3 tuburi din teava corugata DN 75 in lungime totala: 3 buc x 130 m = 390 m
- 3 buc camine de tragere rectangulare 1000x1000x1500 cu capace carosabile.

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

Nu este cazul.

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

Nu este cazul.

d. Informatii privind posibile interferente cu monumente istorice/de arhitectura sau situri arheologice pe amplasament sau in zona imediat invecinata; existenta conditionarilor specifice in cazul existentei unor zone protejate.

Nu este cazul.

e. Caracteristicile tehnice si parametrii specifici investitiei rezultate in urma realizarii lucrarilor de interventie.

Nr. Crt.	Denumire strada	Nr. Cadastral	Pozitii km.:		Lungime:
			De la:	La:	
1	Strada 1 - Tronson 1	39784	0+000	0+269	269.00
2	Strada 1 - Tronson 2	39784	0+000	0+103	103.00
3	Strada 2	39785	0+000	0+190	190.00
4	Strada 3	39792	0+000	0+646	646.00
5	Strada 4	39787	0+000	0+090	90.00
6	Strada 5	39788	0+000	0+155	155.00
7	Strada 6 - Tronson 1	39793	0+000	0+231	231.00
8	Strada 6 - Tronson 2	39793	0+000	0+170	170.00
9	Strada 7	39786, 38571	0+000	0+304	304.00
10	Strada 8	39791, 38571	0+000	0+707	707.00
11	Strada 9	39794	0+000	0+442	442.00
12	Strada 10	38571	0+000	0+141	141.00
Total lungime propusa modernizare					3,448.00

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

a) Necesarul de utilități rezultate, după caz, în situația executării unor lucrări de reabilitare:

- nu este cazul.

b) Estimări privind depășirea consumurilor inițiale de utilități:

- nu este cazul

Prezenta documentație nu are ca obiect analiza de consum.

Pentru lucrările propuse prin documentatia tehnico-economica se vor asigura utilitatile necesare pe durata de executie pentru buna implementare a obiectivului de investitii.

Astfel, in perioada derularii lucrarilor de executie instalatiile electrice, sanitare, termice si prevederea unor spatii de locuit pentru personalul implicat fac parte din elementele din dotare ale firmei de constructii care va desfasura activitatile de construire, cheltuielile cu acestea se regasesc in subcapitolul „Organizarea de santier” din cadrul devizului general al proiectului.

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

Durata de implementare a obiectivului de investiții este de 18 luni, din care durata de execuție este de 12 luni.

Nr. Crt.	Denumire strada	Anul I											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		Luna	Luna	Luna	Luna	Luna	Luna	Luna	Luna	Luna	Luna	Luna	Luna
1	Strada 1 - Tronson 1												
2	Strada 1 - Tronson 2												
3	Strada 2												
4	Strada 3												
5	Strada 4												
6	Strada 5												
7	Strada 6 - Tronson 1												
8	Strada 6 - Tronson 2												
9	Strada 7												
10	Strada 8												
11	Strada 9												
12	Strada 10												

5.4. Costurile estimative ale investitiei:

- Costurile estimate pentru realizarea investitiei, cu luarea in considerare a unor investitii similare:

Costul estimativ al investiției s-a calculat pe baza soluțiilor tehnice ale proiectului urmărind fiecare categorie de lucrări care participă la realizarea obiectivului final.

Pentru evaluarea lucrărilor necesare in vederea realizarii proiectului prețurile unitare pentru produsele utilizate au fost selectate astfel:

- prețurile unitare de la furnizorii cei mai apropiați de locația proiectului;
- preturile unitare folosite la intocmirea documentatiei economice sunt preturi din baza de preturi proprie a societatii noastre, actualizata la zi in urma unor prospectiuni de piata;

- pentru manoperă s-au utilizat tarifele orare raportate la salariile medii practicate și care depășesc valoric salariu minim aprobat;

Conform **Ordonanței de Urgență a Guvernului României nr. 85 din 13.09.2018**, pentru *abrogarea unor dispoziții legale în domeniul investițiilor finanțate din fonduri publice*, art. I), nu mai este necesară corelarea parametrilor investiției cu Hotărâri nr. 717 din 14.07.2010 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 363/2010 privind aprobarea standardelor de cost pentru obiective de investiții finanțate din fonduri publice.

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

Nu este cazul.

5.5. Sustenabilitatea realizarii investitiei:

a. Impactul social si cultural

Una din condițiile de bază pentru asigurarea condițiilor de dezvoltare economică și socială a comunității umane o reprezintă accesibilitatea.

O rețea de drumuri necorespunzătoare din punct de vedere tehnic, care nu permite desfășurarea circulației în condiții de siguranță în tot cursul anului, stânjenește și chiar blochează desfășurarea activităților economice și are repercursiuni grave din punct de vedere social – cum ar fi împiedecarea sau accesul dificil la diferite instituții de interes public: școli, cabinete medicale, farmacie, biserici.

Îmbunătățirea cailor de comunicare va duce la dezvoltarea economică și socială a zonelor, având ca rezultat final îmbunătățirea calității vieții, în scopul atingerii cerințelor de dezvoltare europene.

Investiția are ca scop dezvoltarea serviciilor de bază pentru populația din **MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE, JUDETUL COVASNA**, contribuind la creșterea gradului de civilizație, la înfrumusețarea amplasamentului și la îmbunătățirea calității vieții locuitorilor în zonele respective și, în perspectivă, în intregul amplasamentul analizat, prin modernizarea succesivă a tuturor cailor de comunicare.

Avantajele și facilitățile rezultate ca urmare a realizării investiției sunt:

- se vor crea condiții optime pentru circulația auto;
- se va asigura un trafic rutier în condiții crescute de siguranță și confort;
- se va asigura posibilitatea de acces, în condiții optime, a mijloacelor de intervenție rapidă și în caz de nevoie (pompieri, poliția, salvare);
- se vor asigura condiții sportive pentru scurgerea apelor pluviale, de pe drum și din zona drumului și se vor evita acumulările spontane de debite de apă;

- se vor asigura masuri pentru imbunatatirea calitatii mediului.

Lucrările proiectate au ca scop asigurarea unei platforme cu parametri optimi pentru desfășurarea unui trafic auto și pietonal în condiții de siguranță și confort, pe toată perioada anului fără restricții.

Din punct de vedere economic se pot aprecia următoarele:

- impact direct și indirect asupra dezvoltării economice, sociale și culturale;
- reducerea costurilor de operare a transportului, implicit atragerea investitorilor;
- crearea de noi locuri de muncă, în faza de implementare a proiectului, iar la finalizarea acestuia prin dezvoltarea de noi afaceri;
- creșterea nivelului investițional și atragerea de noi investitori autohtoni și străini, care să contribuie la dezvoltarea zonei;
- va fi creat un loc de muncă cu caracter permanent pentru lucrările de mentenanță necesare strazii.

Proiectul propus tratează aspecte legate de dezvoltarea infrastructurii de transport rutier, legătura locuitorilor cu zonele dezvoltate, accesul facil al autovehiculelor destinate situațiilor de urgență, creștere atractivității și complexității zonei.

Tipul de investiții este modernizarea infrastructurii existente, iar caracteristicile funcționale ale investiției constau în creșterea capacității de circulație a drumurilor modernizate prin mărirea vitezei de circulație.

Obiectivul ACB este de a stabili măsura în care proiectul are nevoie de finanțare nerambursabilă pentru a fi viabil financiar. În conformitate cu recomandările Comisiei Europene pentru investiții în infrastructură de transport, analiza cost-beneficiu a fost efectuată din punctul de vedere al proprietarului investiției, primăria UAT MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE.

b. Estimari privind forța de muncă ocupată prin realizarea investiției: în faza de realizare, în faza de operare:

Lucrările de realizare a investiției se vor realiza cu personalul muncitor calificat al antreprenorului.

Estimăm că numărul forței de muncă locale, ocupată pe toată derularea investiției pentru construirea drumului în minimum de timp este necesară următoarea configurație de personal tehnic - productiv:

- șef de șantier	1 pers.
- șefi punct lucru	2 pers.
- responsabil tehnic cu execuția	1 pers.
- responsabil AQ	1 pers.
- responsabil CQ	1 pers.
- topograf	1 pers.
- responsabil tehnic producție PM și PSI	1 pers.

- muncitori calificați, șoferi, mecanici de utilaje – estimativ	15 pers.
- muncitori necalificați - estimativ	17 pers.
Total personal de execuție	40 pers.

Pentru asigurarea viabilității lucrării este necesară efectuarea de revizii curente și speciale. Reviziile speciale se fac după evenimente care ar putea influența stabilitatea lucrărilor: cutremure, ploi cu caracter de aversă, etc.

La aceste revizii, pe lângă specialiștii care efectuează reviziile curente, sunt invitați să participe specialiști care au contribuit la execuția lucrării - proiectant, constructor sau specialiști experți tehnici, care vor face o evaluare asupra stării tehnice a investiției și vor propune măsuri, de efectuat imediat după eveniment dar și pe termen lung, cu scopul de a asigura siguranța și confortul circulației pe traseele străzilor.

c. Impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv asupra biodiversității și a siturilor protejate, după caz.

Lucrările de execuție pentru investiție trebuie realizate astfel încât să nu creeze dereglări ecologice, respectând legislația română în domeniu:

- OUG nr. 195/2005 privind protecția mediului, versiunea actualizată la data de 3.12.2008;
- Legea 265/2006 pentru aprobarea OUG nr 195/2005 privind protecția mediului;
- Legea 107/1996 "Legea apelor" și celelalte acte legislative în vigoare privind protecția mediului, specifice fiecărei categorii de elemente ale mediului care trebuie protejate.

Protecția calității apelor

Având în vedere faptul că apele rezultate de pe suprafața obiectivului nu sunt ape reziduale, nu sunt necesare stații sau instalații de epurare ale acestor ape.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curățarea suprafețelor, udarea suprafețelor ș.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 „Apă de preparare pentru beton” și nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

Protecția aerului

Obiectivul, în sine, la darea lui în folosință, nu va produce noxe care ar putea polua aerul. Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecția calității aerului.

Noxele ce pot polua aerul sunt produse în timpul lucrărilor de execuție: cele rezultate din mixtura asfaltică pe perioada punerii în operă, din realizarea săpăturii și a turnării betoanelor.

Se recomandă utilizarea unor stații de mixturi asfaltice și de betoane ale căror emisii să se încadreze în valorile stabilite în Ordinul nr. 592/2002.

Stațiile trebuie dotate cu filtre din saci textili, iar valorile limită pentru concentrațiile de particule la emisie vor fi verificate periodic.

La transportul și depozitarea materialelor granulare care pot elibera particule fine, se vor lua măsuri de acoperire a acestora.

Protecția împotriva zgomotului și vibrațiilor

Zgomote și vibrații vor apărea în perioada de execuție, datorită utilajelor, dar durata acestora este limitată la perioada de lucru de zi. Aceste zgomote se pot încadra în limitele maxime ale STAS 10009/88.

Protecția solului și subsolului

În perioada de execuție, sursele de poluare a solului pot fi cele provenite de la traficul de utilaje și vehicule grele desfășurat, prin pierderi de accidentale de ulei sau combustibil, de la manipularea unor substanțe potențial poluatoare (vopsele, carburanți, solvenți etc.).

Deșeurile rămase nu se vor lăsa sau împrăști pe terenul din jur, ci se vor depozita în recipiente și se vor duce la o groapă de gunoi autorizată. Constructorul va urmări realizarea unor cofraje etanșe astfel încât să se evite scurgeri intense de lapte de ciment.

Apa folosită la diferite procese tehnologice (curățarea suprafețelor, udarea suprafețelor ș.a.) va fi apă curată conform SR EN 1008:2003 și nu reprezintă sursă de poluare în urma folosirii ei la respectivele lucrări.

În perioada de operare, sursele de poluare sunt doar accidentale (pierderi de substanțe toxice, produse petroliere). Nu sunt necesare măsuri speciale pentru protecția solului.

Gospodărirea deșeurilor

În amplasament nu pot apărea deșeuri decât la executarea lucrărilor.

În această situație, constructorul va avea în vedere ca pe tot parcursul executării lucrărilor să păstreze zona în perfectă stare de curățenie. Această sarcină cade în seama executantului, deoarece la terminarea lucrărilor zona va fi predată către beneficiar curată.

Constructorul are obligația să încheie contract cu o firmă specializată în gestionarea deșeurilor.

Deșeuri diverse (solide-balast, pietriș, metal, lemn etc.) vâscoase (grăsimi, uleiuri etc.) în cantități modeste, se vor neutraliza sau se vor depozita în locuri special amenajate conform H.G. 865/2002.

Deșeurile rezultate în urma executării lucrărilor de terasamente, pietrișul, pământul, elemente de beton degradate se încarcă și se transportă în locurile special amenajate, indicate de autoritatea contractantă, cu respectarea condițiilor de refacere a cadrului natural.

Lucrări de ecologizare

După finalizarea etapei de execuție se trece la dezafectarea organizării de șantier. Constructorul este obligat să predea beneficiarului zona curată.

După finalizarea realizării obiectivului de investiții, constructorul are obligația refacerii mediului natural, prin ecologizarea zonei afectate și replantări.

Concluzii privind impactul asupra mediului

Obiectivul în sine nu afectează calitatea apelor, a aerului, solului, subsolului. Obiectivul este prevăzut să nu producă zgomot, vibrații și să nu afecteze așezările umane și alte obiective de interes public.

Impactul în urma realizării investiției este unul pozitiv, având influențe favorabile asupra mediului prin reducerea poluării fonice, a noxelor, reducerea consumului de combustibil, creșterea siguranței traficului etc.

5.6. Analiza financiara si economica aferenta realizarii lucrarilor de interventii

a. Prezentarea cadrului de analiza, inclusiv specificarea perioadei de referinta si prezentarea scenariului de referinta:

Una din condițiile de bază pentru asigurarea condițiilor de dezvoltare economică și socială a comunității umane o reprezintă accesibilitatea.

O rețea de drumuri necorespunzătoare din punct de vedere tehnic, care nu permite desfășurarea circulației în condiții de siguranță în tot cursul anului, stânjenește și chiar blochează desfășurarea activităților economice și are repercursiuni grave din punct de vedere social – cum ar fi împiedecarea sau accesul dificil la diferite instituții de interes public.

Îmbunătățirea drumurilor din spațiul urban va duce la dezvoltarea economică și socială a zonelor, având ca rezultat final îmbunătățirea calității vieții, în scopul atingerii cerințelor de dezvoltare europene în spațiul urban.

Obiectivele specifice ce se propun a se atinge prin realizarea acestei investiții sunt următoarele:

✚ Crearea infrastructurii rutieră de interes local care va contribui la diminuarea tendințelor de declin social și economic și la îmbunătățirea nivelului de trai în amplasamentul analizat;

✚ Îmbunătățirea condițiilor de trai pentru populație;

✚ Implementarea proiectului va conduce la atingerea obiectivelor enumerate mai sus astfel:

- Crearea unor drumuri moderne care să satisfacă cerințele actuale de trafic;
- Modernizarea unor trasee ce facilitează legătura unor comunități importante din **MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE, JUDETUL COVASNA;**

▪ Îmbunătățirea condițiilor de circulație auto pentru traficul local și ocazional în condițiile în care aceste drumuri fac legătura cu rețeaua majoră de drumuri naționale a JUDEȚULUI COVASNA.

▪ Prin modernizarea drumurilor s-a avut în vedere îmbunătățirea condițiilor de transport ceea ce duce la:

- scăderea șomajului,
- creșterea frecvenței școlare,
- scăderea abandonului școlar,
- facilitarea accesului la serviciile medicale.
- stimularea activității agrozootehnice și posibilitatea de atragere a investițiilor.

✚ Prin modernizarea strazilor se reduce timpul de deplasare în cazul intervențiilor de urgență cu mașini speciale de pompieri și salvare.

✚ Prin modernizarea strazilor nu vor mai exista fâgașe unde apa bălțește mult timp după oprirea unei ploii, făcând foarte grea desfășurarea circulației rutiere.

✚ Prin modernizarea strazilor se vor diminua suspensiile din aer din timpul perioadelor secetoase de vară, astfel ameliorându-se calitatea mediului prin diminuarea unei surse importante de poluare din intravilanul MUNICIPIULUI.

✚ Prin modernizarea strazilor va fi consolidată la nivel de MUNICIPIU acea parte a infrastructurii pe care o reprezintă căile de circulație rutieră, ele reprezentând capacitatea de acoperire a nevoilor de circulație la nivel local și pe care le enunțăm în cele ce urmează:

1. Strazile aflate în MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE, sunt formate din strazi cu imbracaminte asfaltica degradata si strazi cu imbracaminte din balast, ceea ce are un efect defavorabil asupra asigurării condițiilor de siguranță și confortul circulației, dar și asupra activităților socio-economice din municipiu. Această situație influențează negativ asupra tuturor activităților cât și asupra nivelului de trai al locuitorilor.

2. Strazile care fac obiectul prezentei documentații reprezintă accesul la majoritatea gospodăriilor și accesul locuitorilor la rețeaua de drumuri naționale, totodată constituie o cale de circulație rutieră folosită de locuitori pentru aprovizionare și comunicare cu celelalte localități de pe teritoriul județului;

3. Modernizarea strazilor reprezintă sporirea capacității portante și de circulație pe drumuri de interes local, cu platforma de lățime suficientă asigurării siguranței circulației și confortului în trafic;

4. Modernizarea strazilor va contribui la îmbunătățirea aspectului general al municipiului, iar noua stare tehnică va avea un aport favorabil în privința ocrotirii mediului prin reducerea noxelor produse de motoarele cu combustie internă aflate în sarcină sporită datorită stării necorespunzătoare a suprafeței de rulare, prin reducerea prafului și a zgomotului, neajunsuri produse de circulația pe drumurile nemodernizate;

5. Traseul prezentat pentru reabilitare si modernizare se încadrează în prioritățile MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE, JUDETUL COVASNA privind dezvoltarea rețelei rutiere de interes local;

6. Din punctul de vedere al regimului juridic al terenurilor pe care se execută lucrările, acestea sunt incluse în proprietatea publică a UAT SFANTU GHEORGHE.

Tipul de investiții este modernizarea infrastructurii existente, iar caracteristicile funcționale ale investiției constau în creșterea capacității de circulație a strazilor reabilite si modernizate prin mărirea vitezei de circulație.

Obiectivul ACB este de a stabili măsura în care proiectul are nevoie de finanțare nerambursabilă pentru a fi viabil financiar.

În conformitate cu recomandările Comisiei Europene pentru investiții în infrastructură de transport, analiza cost-beneficiu a fost efectuată din punctul de vedere al proprietarului investiției, PRIMĂRIA UNITĂȚII ADMINISTRATIVE TERITORIALE SFANTU GHEORGHE, JUDETUL COVASNA.

PERIOADA DE REFERINȚĂ

Perioada de referință reprezintă numărul de ani pentru care sunt furnizate previziuni în analiza costuri-beneficii. Previziunile proiectelor ar trebui să includă o perioadă apropiată de durata de viață economică a acestora și destul de îndelungată pentru a cuprinde impacturile pe termenul cel mai lung.

Durata de viață variază în funcție de natura investiției. Intervalele de referință pe sector – în baza practicilor acceptate la nivel internațional și recomandate de Comisie – este furnizat mai jos:

Sector	Interval de referință	Sector	Interval de referință
Energie	30-25	Drumuri	25-30
Apa și mediul	30	Industrie	10
Căi ferate	30	Alte servicii	30
Porturi și aeroporturi	25		

În analiza opțiunilor s-a pornit de la faptul că proiectul, intrând în categoria bunurilor publice are două caracteristici principale: este nonexclusiv (este imposibil sau extrem de anevoios să fie împiedicată utilizarea lui de către anumiți consumatori) și nonrival (prin faptul ca nu se vor percepe taxe și deci există mai mulți consumatori care să obțină beneficii de pe urma utilizării acelui bun public în același timp și la același nivel al ofertei).

Cu alte cuvinte beneficiile sociale sunt aceleași pentru toți locuitorii, nefiind percepută o taxă pentru folosirea strazilor, nu este nevoie de analiza cererii.

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

Avantajele si facilitatile rezultate ca urmare a realizarii investitiei sunt:

- se vor crea conditii optime pentru circulatia auto si pietonala;
- se va asigura un trafic rutier, in conditii crescute de siguranta si confort;
- se va asigura posibilitatea de acces, in conditii optime, a mijloacelor de interventie rapida si in caz de nevoie (pompieri, politia, salvare);
- se vor asigura conditii sportite pentru scurgerea apelor pluviale, de pe drum si din zona drumului si se vor evita acumularile spontane de debite de apa;
- se vor asigura masuri pentru imbunatatirea calitatii mediului.

Din punct de vedere economic se pot aprecia următoarele:

- impact direct și indirect asupra dezvoltării economice, sociale și culturale;
- reducerea costurilor de operare a transportului, implicit atragerea investitorilor;
- crearea de noi locuri de muncă, în faza de implementare a proiectului, iar la finalizarea acestuia prin dezvoltarea de noi afaceri;
- creșterea nivelului investițional și atragerea de noi investitori autohtoni și străini, care să contribuie la dezvoltarea zonei;
- va fi creat un loc de muncă cu caracter permanent pentru lucrările de mentenanță necesare obiectivului de investitii.

c. Analiza financiara; sustenabilitatea financiara

Principalul obiectiv al analizei financiare este de a calcula indicatorii performanței financiare a proiectului (profitabilitatea sa). Această analiză este dezvoltată, în mod obișnuit, din punctul de vedere al proprietarului (sau administratorului legal) al infrastructurii.

Analiza financiară a fost efectuată din punctul de vedere al beneficiarului investiției, MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE și a fost realizată pentru o perioadă de operare de 25 de ani, în conformitate cu recomandările Comisiei Europene pentru investiții în infrastructura de transport.

Rata de actualizare utilizată în cadrul analizei financiare este de 5%.

În cadrul analizei s-a utilizat metoda incrementală.

Atunci când este dificil sau chiar imposibil de a determina costurile și veniturile în situația „fără proiect”, Comisia Europeană recomandă ca scenariul fără proiect să fie considerat acela „fără nici o infrastructură”, adică veniturile și costurile de operare și întreținere să fie considerate pentru întreaga infrastructură propusă prin proiect.

Valoarea reziduală a proiectului, reprezentând „valoarea de revânzare” a obiectivului, în ultimul an de analiză este de 25% din costul de investiție (nu există

exproprieri) considerat în Analiza Cost – Beneficiu (în conformitate cu proiectele similare implementate în infrastructura aferentă comunitarilor urbane).

Evoluția prezumată a tarifelor

Nu se prevede introducerea unei taxe pentru utilizarea obiectivului de investiții. Prin urmare nu vor exista venituri financiare directe din aplicarea unor tarife unitare pe kilometru parcurs de utilizatori.

Proiectul nu generează venituri directe, fiind un proiect de infrastructură rutieră, fără cash - flow financiar palpabil. Analiza financiară a structurilor netaxabile va prezenta costul net prezent și cheltuiala bugetului local conform indicațiilor cuprinse în Ghidul pentru Analiza Cost-Beneficii a Proiectelor de Investiții – CE/2006.

Analiza financiara presupune calcularea indicatorilor de performanță financiară:

- ***fluxul de numerar cumulat;***
- ***valoarea actualizată netă;***
- ***rata internă de rentabilitate;***
- ***raportul cost – beneficiu.***

Fluxul net de numerar (cash-flow) reprezintă o diferență dintre încasările (sume alocate de la bugetul local) și plățile generate de proiectul de investiții analizate și exprimă câștigul sau pierderea din utilizarea eficientă sau neeficientă a fondurilor de finanțare a proiectelor de investiții.

Fluxul de lichidități s-a determinat cu relația:

$$F_t = V_t - (C_t + I_t)$$

unde: F_t = fluxul de numerar

V_t = venitul din anul t

C_t = cheltuieli în anul t

I_t = investiții în anul t

Se remarcă faptul că există un decalaj între momentul cheltuirii fondurilor pentru investiție și perioada când se obțin efectele financiare ale investiției. Astfel, pentru a efectua o comparație reală între efecte și eforturi este necesar ca acestea să fie aduse la același moment de referință, prin metoda actualizării.

În practică, dacă se dorește să se aducă sumele din viitor spre prezent se folosește factorul de actualizare.

$$a = \frac{1}{(1+i)^t}$$

Principalele variabile de intrare în cadrul analizei financiare sunt:

- Perioada de referință;
- Valoarea investiției;
- Rata de actualizare;
- Costurile de operare;
- Venituri (resursele financiare alocate din bugetul local pentru acoperirea costurilor de operare generate de cheltuielile de întreținere a obiectivului de investiții pe întreaga suprafață);

Construirea fluxului de numerar, care include toate aceste elemente, conduce la determinarea sustenabilității financiare (se verifică printr-un sold cumulat pozitiv în fiecare an al orizontului de timp).

Valoarea actualizată netă (VAN) este considerată cel mai elocvent indicator de selecție a proiectelor de investiție. Indicatorul evidențiază câștigul efectiv în u.m. comparabile cu cele de la momentul actual, de care se va beneficia prin adoptarea proiectului de investiție supus analizei.

Valoarea actualizată netă este definită ca:

$$VANF = \sum \left(\frac{CF_t}{(1+k)^t} \right) + \frac{VR_m}{(1+k)^t} - I_0$$

unde:

CF_t – cash flow-ul generat de proiect în anul t – diferența dintre veniturile și cheltuielile aferente;

VR_n – valoarea reziduală a investiției în ultimul an al analizei (25% din valoarea investiției);

I_0 – investiția necesară pentru implementarea proiectului;

Valoarea actualizată netă financiară se calculează și ca diferența dintre valoarea actuală a veniturilor și valoarea actuală a cheltuielilor.

$$VANF = VTA - CTA$$

unde:

$VANF$ = Valoarea actuală netă financiară

VTA = Venituri totale actualizate

CTA = Cheltuieli totale actualizate

Conform Ghidului pentru Analiza Cost - Beneficii a Proiectelor de Investiții, în cazul bunurilor cu o viață foarte lungă, la sfârșitul perioadei estimate poate fi adăugată o valoare reziduală care să reflecte potențiala lor valoare de vânzare sau valoarea pentru utilizare în continuare.

Rata internă de rentabilitate (RIR)

RIR reprezintă rata de actualizare la care VAN este egală cu zero. Altfel spus, aceea rată internă de rentabilitate minimă acceptată pentru proiect, o rată mai mică indicând faptul că veniturile nu vor acoperi cheltuielile.

Cu toate acestea valoarea RIR negativă poate fi acceptată pentru anumite proiecte în cadrul programelor de finanțare, datorită faptului că acest tip de investiții reprezintă o necesitate stringentă, fără a avea însă capacitatea de a genera venituri: drumuri, stații de epurare, rețele de canalizare, rețele de alimentare cu apă, etc.

$$VANF = \sum_{t=0}^n \frac{F_t}{(1+RIR)^t} = 0$$

Raportul Cost / Beneficii (RCB)

Raportul cost/beneficii este un indicator complementar al NVP, comparând valoarea actuală a beneficiilor viitoare cu cea a costurilor viitoare, inclusiv valoarea investiției:

$$RCB = \frac{VP(O)_0}{VP(I)_0}$$

unde:

$VP(O)_0$ – valoarea actualizată a ieșirilor de fluxuri financiare generate de proiect în perioada analizată (inclusiv costurile investiționale);

$VP(I)_0$ – valoarea actualizată a intrărilor de fluxuri financiare generate de proiect în perioada analizată (inclusiv valoarea reziduală);

Rata de actualizare recomandată în cadrul analizei financiare este de 5%.

Rezultatele au fost centralizate în tabelele mai jos prezentate.

Evoluția prezumată a costurilor de operare

Costurile de operare sunt costurile adiționale generate de utilizarea investiției, după terminarea lucrărilor. Aceste costuri privesc:

✚ costuri pentru întreținerea periodică care se execută periodic în vederea înlăturării factorilor care pot duce la deteriorarea lucrărilor efectuate. Astfel, se vor efectua lucrări de curățare a elementelor de colectare a apelor pluviale, o dată la două luni cu un preț de 35 lei/1000 ml;

✚ în perioada de iarnă, vor fi efectuate următoarele lucrări:

✚ curățatul și încărcatul mecanic al zăpezii pentru a fi transportată în afara zonei carosabile;

Tariful pentru acest serviciu este de 50 lei/mc și-a luat în considerare o perioadă de 3 luni de iarnă în care va fi curățat carosabilul în 5 zile din fiecare luna. Cantitatea medie de zăpadă a fost calculată la 0,01 mc/mp.

- ✚ lucrări de combatere a poleiului;
Tariful este de 1000 lei/1.000 mp, s-a luat în considerare o perioadă de 3 luni de iarnă în care lucrările se vor efectua în 2 zile din fiecare lună.
- ✚ lucrări de pluguit a zăpezii;
Tariful este de 1000 lei/1.000 mp și această lucrare va fi efectuată de 3 ori pe lună în cele 3 luni de iarnă.

Conform metodologiei prezentate în Ghidul UE pentru Analiza Cost - Beneficiu a proiectelor de investiții finanțate din Fonduri UE, în ultimul an de analiză (2041) s-a luat în considerare valoarea reziduală a investiției. Valoarea reziduală exprimată în prețuri constante ale anului în curs și a fost determinată prin luarea în considerare a valorii de piață reziduale a capitalului fix, ca și când acesta ar fi fost vândut la sfârșitul orizontului de timp luat în considerare.

Prin urmare, valoarea reziduală este valoarea de lichidare.

Rata de actualizare folosită în cadrul analizei financiare a fost **5%**.

Valoarea netă actualizată (**VAN**) este valoare negativă, ceea ce denotă faptul că proiectul are nevoie de cofinanțare pentru a deveni viabil din punct de vedere financiar. VAN va fi conform tabelor anexate din cadrul A.C.B.

Rata internă a rentabilității financiare a investiției va avea valoarea conform tabelor anexate din cadrul A.C.B.

Rata internă a rentabilității financiare a investiției a fost calculată luând în considerare costurile totale ale investiției ca o ieșire (împreună cu costurile de operare), iar veniturile ca o intrare. Ea măsoară capacitatea veniturilor din exploatare, de a susține costurile investiției.

Având în vedere că valoarea actualizată netă este negativă, iar rata internă a rentabilității are o valoare mai mică decât rata de actualizare, este necesară intervenție financiară nerambursabilă.

Raportul Beneficiu/Cost va fi conform tabelor anexate din cadrul A.C.B.

Valorile au fost determinate prin încercări succesive.

Rata internă a rentabilității financiare reprezintă acea valoare a ratei de actualizare pentru care la sfârșitul perioadei de analiză, valoarea actualizată netă este egală cu zero.

Se observă că valoarea actualizată netă este negativă, iar rata internă de rentabilitate este mai mică decât rata de actualizare, ceea ce denotă că proiectul necesită intervenție financiară nerambursabilă.

d. Analiza economică; Analiza cost – eficacitate.

Nu este cazul să se realizeze, ea fiind obligatorie doar în cazul investițiilor publice majore (investiție publică majoră: investiția publică al cărei cost total depășește echivalentul a 25 milioane euro, în cazul investițiilor promovate în domeniul protecției

mediului, sau echivalentul a 50 milioane euro, în cazul investițiilor promovate în alte domenii).

e. Analiza de riscuri, masuri de prevenire/diminuare a riscurilor

Riscuri tehnice

Proiectul este adaptat normelor tehnologice și măsurilor recomandate de Uniunea Europeană și legislația națională. În vederea prevenirii riscurilor s-au efectuat o serie de studii de teren în vederea:

- ✓ stabilirii soluțiilor tehnice și a valorii investiției de către specialiști cu experiență,
- ✓ pe baza folosirii unor metode moderne de proiectare, în conformitate cu legislația în vigoare;
- ✓ obținerea avizelor prevăzute în Certificatul de Urbanism;
- ✓ societatea de proiectare este atestată pe linia calității.

Din punct de vedere al realizării efective a investiției, reprezentantul proiectantului va fi prezent pe șantier de câte ori este necesară modificarea soluției prevăzute inițial în documentația tehnică a lucrării pentru a se verifica necesitatea modificării solicitate și adaptarea la condițiile de amplasament a lucrărilor noi de executat.

Inspekția în Construcții este instituția de control din fiecare județ care are dreptul și obligația de a verifica stadiul de execuție a lucrărilor și modul în care se respectă condițiile de calitate ale acestora.

Constructorul are obligația de a numi pentru fiecare lucrare un specialist responsabil tehnic cu execuția lucrărilor - autorizat, care va avea sarcina să asigure condițiile necesare ca fiecare etapă de execuție să se facă cu respectarea condițiilor de calitate a lucrărilor, dar și respectarea graficului de execuție al lucrărilor contractate implicit cu respectarea termenilor de execuție.

Din aceste considerente apreciem aceste riscuri ca fiind **minime**.

Riscuri instituționale și politice

Adoptarea unei strategii nefavorabile (ex. în domeniul impozitului pe profit și pe salarii) ce descurajează investițiile, inițiativele antreprenoriale, motivarea forței de muncă și toate acestea conduc la scăderea nivelului de trai.

Din acest punct de vedere riscul este **reduc**.

Riscuri interne

Riscurile interne sunt direct legate de proiect și pot apărea în timpul și/sau ulterior fazei de implementare:

- ✚ Executarea defectuoasă a realizării lucrărilor
- ✚ Întreținere și lucrări de intervenție defectuoase
- ✚ Supradimensionarea personalului de intervenție și de întreținere

- ✚ Incapacitatea financiară a beneficiarului de a susține costurile de întreținere
- ✚ Nerespectarea cerințelor cuprinse în Autorizația de Mediu
- ✚ Nerespectarea programului de întreținere și reparații
- ✚ Nerespectarea graficului de implementare
- ✚ Nerespectarea graficului de plăți, respectiv întârzierea plăților
- ✚ Nerespectarea termenelor de finalizare a lucrărilor.

Riscurile interne pot fi atenuate sau prevenite prin intermediul unor măsuri cu caracter administrativ, cum ar fi:

- ✓ selectarea unei societăți performante pentru lucrări;
- ✓ respectarea termenelor de execuție prevăzute;
- ✓ introducerea unui contract strict, riguros cu termene și responsabilități clare;

În cazul materializării acestor riscuri pe perioada de implementare a proiectului se impune identificarea și adoptarea de către Beneficiar, Proiectant și Constructor a unor soluții adecvate.

Riscuri externe

Riscurile externe sunt acele riscuri aflate în strânsă legătură cu mediul socio - economic, având o influență considerabilă asupra proiectului propus:

- Riscuri economice
 - ✚ Creșterea inflației
 - ✚ Deprecierea monedei naționale
 - ✚ Scăderea veniturilor populației
- Riscuri sociale
 - ✚ Creșterea costurilor forței de muncă

În timp ce riscurile interne pot fi atenuate sau prevenite prin intermediul măsurilor de natură administrativă, riscurile externe sunt greu de anihilat, cu atât mai mult cu cât sunt independente de acțiunile întreprinse în cadrul proiectului.

Concluzii ale analizei cost - beneficiu

- Din punct de vedere financiar: calculele arată un VANF < 0, deci este demonstrată necesitatea finanțării din fonduri publice, fluxurile de numerar pe întreaga perioadă sunt pozitive pe baza intrărilor de numerar de la bugetul local pentru cheltuieli neeligibile, ajutor MDRAP (bugetul României) pentru cheltuieli eligibile și alocațiile de la bugetul local care asigură costurile de funcționare;
- Din punct de vedere economic, există cuantificate monetar beneficii (externalități) care asigură investiției un VANE > 0;
- Analiza de sensibilitate arată că scăderea valorii externalităților este o variabilă critică pentru VANE și RIRE, însă acest lucru este compensat pe deplin de faptul că

proiectul prezintă și o sumă importantă de beneficii sociale care sunt dificil de cuantificat și din care amintim:

- **Reducerea gradului de excluziune socială prin dezvoltarea unor afaceri locale – crearea de locuri de muncă prin investiții în facilități de producție, depozitare, ținându-se seama că în zona nivelul chiriilor, prețul utilităților și costul cu forța de muncă sunt scăzute;**

- **Dezvoltarea turismului bazat pe produse ecologice, tradiții culinare și folclor;**

- **Reducerea prețurilor input-urilor și output-urilor economice, prin reducerea timpului de transport;**

- **Sustenabilitate mărită a investițiilor anterioare și viitoare din fonduri de la bugetul de stat prin racordarea acestora la noua infrastructură;**

- Din punct de vedere al riscurilor se poate concluziona că proiectul prezintă riscuri normale specifice acestor tipuri de investiții.

Concluzia finală este că proiectul generează beneficii economice substanțiale, iar din punct de vedere financiar se justifică utilizarea fondurilor publice pentru finanțare.

Nerealizarea proiectului poate genera dezechilibre sociale importante în zona, excluziune socială, depopulare și pauperizare.

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

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

In cadrul obiectivului s-au analizat două scenarii:

Scenariul Nr. I - *de a nu se interveni (scenariul fără investiție) și de a nu se investi în infrastructură pentru modernizarea strazilor din MUNICIPIUL SFANTU GHEORGHE.*

Acest scenariu presupune continuarea lucrărilor de întreținere a tronsoanelor de drum, în limita fondurilor disponibile.

Pe aceasta variantă, fondurile alocate, insuficiente, nu sunt folosite eficient, lucrările executate sunt de regulă de calitate redusă, degradările vor apărea la scurt timp datorită stagnării apelor pe platforma drumului, a hidraulicii defectuase a sistemului de colectare a apelor pluviale existent.

Nu există posibilitatea controlului de către specialiști, cu mijloace adecvate, pe faze de execuție a lucrărilor.

În această variantă poate mai puțin costisitoare, starea drumurilor se menține în condiții necorespunzătoare, care duc la o insatisfacție din punct de vedere social al locuitorilor și la o inhibare din punct de vedere economic.

Scenariul de efectuare numai de lucrări de întreținere va provoca în continuare disconfort pentru locuitori, va îngreuna accesul autorităților, a ambulanței, poliției, pompierilor și a jandarmeriei, iar valoarea proprietăților va rămâne la un nivel scăzut.

Scenariul Nr. II - *de a moderniza infrastructura*

Modernizarea va consta în realizarea unei structuri rutiere moderne, corectarea profilului longitudinal și transversal, asigurarea și preluarea apelor pluviale, asigurarea siguranței circulației.

În acest scenariu (de a reabilita și moderniza infrastructura) s-au analizat două soluții:

Soluția 1: - sistem rutier rigid

Modernizarea sistemului rutier prin:

- strat de fundație din piatra sparta în grosime de 25 cm, după compactare;
- strat de nisip 0...4 mm - 5 cm;
- folie de polietilena;
- dală de beton de ciment rutier BcR 4.0 - 22 cm.

Sistem rutier propus pentru trotuare:

- strat de fundație din piatra sparta în grosime de 25 cm, după compactare;
- strat de nisip 0...4 mm - 5 cm;
- folie de polietilena;
- dală de beton de ciment C30/37 - 15 cm.

Soluția 2: - sistem rutier suplu

Modernizarea sistemului rutier prin:

- strat de forma din balast în grosime de 10 cm după compactare;
- strat de fundație din balast în grosime de 25 cm după compactare;
- strat de baza din piatra sparta în grosime de 20 cm după compactare;
- strat de legătura BAD 22,4 în grosime 6 cm;
- strat de uzura BA 16 în grosime 4 cm.

Sistem rutier propus pentru trotuare:

- strat de fundație din piatra sparta în grosime de 20 cm, după compactare;
- strat de nisip în grosime de 5 cm;
- pavele vibropresate autoblocante în grosime de 6 cm.

Analiza comparativă între cele două soluții:

Nr. crt.	Criterii de analiză și selecție alternativă	Soluția I	Soluția II
1	Durată de exploatare mare/mică (5/1)	5	2
2	Raport preț investiție inițială / trafic satisfăcut bun / slab (5/1)	3	5
3	Raport utilizare / aliniament sau curbă da/nu (5/1)	3	5
4	Raport utilizare / temperatură mediu ambient bun/slab (5/1)	2	4
5	Raport rezistență la uzură / trafic mare / mic	5	3
6	Rezistență la acțiunea agenților petrolieri ce acționează accidental da /nu (5/1)	5	5
7	Poluarea în execuție nu/da (5/1)	4	4
8	Poluarea în exploatare nu/da (5/1)	5	5
9	Avantaj/dezavantaj culoare în exploatarea nocturnă (5/1)	3	5
10	Necesită utilaje specializate de execuție cu întreținere atentă da/nu	5	5
11	Necesită adaptarea traficului la execuție nu/da (5/1)	1	5
12	Durată mică / mare de la punerea în opera la darea în circulație (5/1)	2	5
13	Necesită execuția și întreținerea atentă a rosturilor transversale nu/da (5/1)	2	5
14	Poate prelua creșteri de trafic prin creșteri de capacitate portantă ușor/greu (5/1)	4	5
15	Execuția poate fi etapizată da/nu (5/1)	4	5
16	Riscuri de execuție (5/1)	5	5
17	Corecțiile în execuție se fac ușor/greu (5/1)	2	5
18	Confortul la rulare (lipsa rosturilor transversale) mare/mic (5/1)	3	5
19	Execuția facilă pe sectoare cu elemente geometrice (raze mici, supralărgiri foarte mari) da/nu (5/1)	5	5
20	Creșterea rugozității prin aplicarea de tratamente se poate face da/nu (5/1)	5	5
21	Cheltuieli de întreținere pe perioada de analiza (30 ani) mici / mari (5/1)	4	4
TOTAL		77	97

Punctaj realizat:

- Structura rutieră – sol. 1 = 77 puncte.
- Structura rutieră – sol. 2 = 97 puncte.

Față de punctajul maxim – minim, care este 105 și respectiv 21, structura rutieră - soluția 2 ca fiind varianta optimă, se califică realizând 97 puncte, față de structura rutiera - soluția 1, care a obținut 77 puncte.

Ținând seama de criteriile tehnico-economice, se recomandă ca soluție de realizare a investiției să fie adoptata **Soluția II**.

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

Ținând cont că rata de interes și categoria de importanță sunt aceleași pentru fiecare variantă de realizare a obiectivului de investiții, criteriul principal de analiză va fi criteriul economic. Principalele criterii de selecție a alternativei optime trebuie să îndeplinească principiile dezvoltării durabile:

- să producă efecte minim negative asupra mediului;
- să fie acceptabil din punct de vedere social;
- să fie fezabil din punct de vedere economic.

În acest sens, pentru stabilirea soluției optime de realizare a obiectivului de investiții, este necesară o analiză multicriterială, astfel:

- **Criteriul tehnic**

Din punct de vedere tehnic, soluțiile propuse pentru realizarea obiectivului de investiții propus respectă normele tehnice și legislația în vigoare la momentul realizării documentației tehnico-economice.

- **Criteriul economic**

Principalul criteriu de analiză economică este dat de valoarea investiției. Din punct de vedere al ponderii execuției lucrărilor, acestea au o influență mare asupra costurilor de realizare a investiției, din această cauză soluțiile tehnice adoptate pentru realizarea obiectivului de investiții, vor influența direct proporțional costurile.

- **Criteriul ecologic**

Modernizarea drumurilor va contribui la îmbunătățirea aspectului general al MUNICIPIULUI SFANTU GHEORGHE, iar noua stare va avea un aport favorabil în privința ocrotirii mediului prin reducerea noxelor produse de motoarele cu combustie internă aflate în sarcina sporită datorită stării necorespunzătoare a suprafeței de rulare, prin reducerea prafului și a zgomotului, neajunsuri produse de circulația pe strazile nemodernizate.

- **Criteriul social**

Prin modernizarea strazilor din MUNICIPIULUI SFANTU GHEORGHE, strazi ce fac obiectul prezentei documentații tehnico-economice, va contribui la îmbunătățirea aspectului general al municipiului, prin realizarea accesului facil al populației, cât și al vehiculelor destinate situațiilor de urgență.

Prin realizarea obiectivului de investiții se va asigura traficul în condiții de siguranță, lucru ce va crește satisfacția socială a localnicilor.

- **Criteriul legal**

Soluția tehnică propusă respectă legislația din România și anume standardele și normele tehnice în vigoare în domeniul realizării străzilor.

Amplasamentul pe care se va realiza obiectivul de investiții propus este în administrarea MUNICIPIULUI SFANTU GHEORGHE.

Principalele aspecte ce au stat la baza proiectării obiectivului de investiții propus prin prezenta documentație tehnico-economică sunt:

- Să permită utilizarea pe scară largă a materialelor locale;

- Să răspundă sistemului general de consolidare succesivă a drumurilor, corespunzător condițiilor de dezvoltare economică a zonei pe care o deservește;
- Să necesite costuri de întreținere cât mai reduse în raport cu costurile inițiale de execuție, nivelul de serviciu asigurat și durata normală de funcționare conf. AND 514-2000.

La alegerea soluțiilor de realizare a structurii rutiere se ține cont de rata de interes, categoria de importanță, durata de exploatare și costurile necesare realizării acesteia.

• Costurile necesare întreținerii să fie cât mai reduse în raport cu costurile inițiale de execuție, nivelul de serviciu asigurat și durata normală de funcționare conform normelor tehnice și reglementărilor în vigoare.

În urma celor prezentate considerăm că scenariul 2 prezintă soluția optimă prin obținerea unei economii de cost însemnate, economia rezultă din structura rutieră propusă. Tehnologia de execuție este relativ simplă.

Durata de execuție este redusă și cheltuielile de execuție și exploatare sunt minime.

6.3. Principalii indicatori tehnico-economici ai investiției

a. Indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectivului de investiții, exprimată în lei cu TVA și respectiv, fara TVA, din care construcții – montaj (C+M), în conformitate cu devizul general.

	Valoare Lei	Valoarea TVA	Valoare Lei cu TVA
TOTAL GENERAL =	17,282,030.22	3,254,307.05	20,536,337.27
Din care C + M (1.2. + 1.3. + 1.4. + 2 + 4.1. + 4.2. + 5.1.1.) =	13,645,288.77	2,592,604.84	16,237,893.61

b. Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță – elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare.

Nr. Crt.	Denumire strada	Nr. Cadastral	Pozitii km.:		Lungime:
			De la:	La:	
1	Strada 1 - Tronson 1	39784	0+000	0+269	269.00
2	Strada 1 - Tronson 2	39784	0+000	0+103	103.00
3	Strada 2	39785	0+000	0+190	190.00
4	Strada 3	39792	0+000	0+646	646.00
5	Strada 4	39787	0+000	0+090	90.00
6	Strada 5	39788	0+000	0+155	155.00
7	Strada 6 - Tronson 1	39793	0+000	0+231	231.00
8	Strada 6 - Tronson 2	39793	0+000	0+170	170.00

9	Strada 7	39786, 38571	0+000	0+304	304.00
10	Strada 8	39791, 38571	0+000	0+707	707.00
11	Strada 9	39794	0+000	0+442	442.00
12	Strada 10	38571	0+000	0+141	141.00
Total lungime propusa modernizare					3,448.00

c. Indicatori financiari, socioeconomi, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și tinta fiecărui obiectiv de investiții.

	Valoare Lei	Valoarea TVA	Valoare Lei cu TVA
TOTAL GENERAL =	17,282,030.22	3,254,307.05	20,536,337.27
Din care C + M (1.2. + 1.3. + 1.4. + 2 + 4.1. + 4.2. + 5.1.1.) =	13,645,288.77	2,592,604.84	16,237,893.61

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

Durata estimată de execuție a obiectivului de investiții este de 12 luni.

6.4. Prezentarea modului în care se asigură conformarea cu reglementările specifice funcțiunii preconizate din punctul de vedere al asigurării tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcției, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice

La proiectare s-au respectat următoarele normative și standarde aflate în vigoare:

A. LEGISLATIE

Nr. crt.	Indicativ	Titlu
1	Legea 82/1998	Lege privind aprobarea Ordonanței Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor
2	Legea 10/1995	Legea privind calitatea în construcții
3	O.U.G. 195/2005	Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 195/2005 privind protecția mediului
4	O.U.G. 195/2002, actualizată 2018	Ordonanța de Urgență a Guvernului privind circulația pe drumurile publice
5	H.G. 1391/2006	Hotărârea Guvernului pentru aprobarea regulamentului de aplicare a Ordonanței de Urgență a Guvernului 195/2002 privind circulația pe drumurile publice
6	H.G. 925/1995	Hotărârea Guvernului pentru aprobarea Regulamentului de verificare și expertiză tehnică de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și a construcțiilor
7	H.G. 343/2017	Hotărârea Guvernului pentru modificarea Hotărârii Guvernului nr. 273/1994 privind aprobarea Regulamentului de recepție a lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora
8	H.G. 1231/2008	Hotărârea Guvernului pentru modificarea HG nr. 766/1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții

B. STANDARDE

Nr. crt.	Indicativ	Titlu
I. Proiectare și execuție lucrări de terasamente		
A. Investigații. Prescripții		
1	STAS 2914-84	Lucrări de drumuri. Terasamente. Condiții tehnice generale de

		calitate.
2	STAS 12253-84	Lucrări de drum. Stratul de forma. Condiții tehnice generale de calitate.

II. Stratul de forma

3	STAS 12253-84	Lucrări de drum. Stratul de forma. Condiții tehnice generale de calitate
4	STAS 10473/1-87	Lucrări de drum. Straturi din agregate naturale sau pământ stabilizat cu ciment. Condiții tehnice generale de calitate

III. Drenarea apelor de suprafață și sisteme de descărcare. Proiectare și construcție.

5	STAS 10796/1-77	Lucrări de drumuri. Construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor. Prescripții generale de proiectare.
6	STAS 10796/2-79	Construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor, rigole, șanțuri și cascări. Prescripții generale de proiectare și execuție
7	STAS 10796/3-88	Lucrări de drumuri. Construcții pentru colectarea apelor. Drenuri de asanare. Prescripții de proiectare și amplasare
8	PD 85-2002	Drenare: Standarde Naționale

IV. Straturi de baza și fundații.

12	STAS 1339-79	Lucrări de drumuri. Dimensionarea sistemelor rutiere. Principii fundamentale
13	STAS 6400-84	Lucrări de drumuri. Straturi de bază și de fundație. Condiții tehnice generale de calitate
14	STAS 8840-83	Lucrări de drumuri. Fundații din pământuri stabilizate mecanic. Condiții tehnice generale de calitate
15	STAS 10473/1-87	Lucrări de drumuri. Straturi din agregate naturale sau pământuri stabilizate cu ciment. Condiții tehnice generale de calitate
18	SR 7970:2001	Lucrări de drumuri. Straturi de bază din mixturi asfaltice cilindrare executate la cald. Condiții tehnice de calitate și prescripții generale de execuție
20	CD 29-1979	Instrucțiuni tehnice pentru proiectarea și executarea fundațiilor pentru lucrări de drumuri din pământuri stabilizate cu ciment
21	CD 127-2002	Instrucțiuni tehnice de proiectare și execuție a straturilor rutiere din agregate naturale stabilizate cu lianți puzzolanici
22	CD 148-2003	Ghidul metodologic pentru executarea fundațiilor din balast prin compactarea prin metoda optimizării umidității.
23	STAS 6400-84 STAS 10473/1-87	Verificarea calității celorlalte materiale folosite la stratul de baza și fundație.

V. Îmbrăcăminti bituminoase la cald. Proiectare și construcție

25	SR-EN 13108-1:2006 /AC: 2008	Lucrări de drumuri. Îmbrăcăminti bituminoase cilindrare executate la cald. Partea 1. Condiții tehnice pentru mixturi asfaltice
26	SR-EN 13108-2:2006	Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 2: Betoane asfaltice pentru straturi foarte subțiri
27	STAS 175:1987	Lucrări de drumuri. Îmbrăcăminti bituminoase turnate, executate la cald. Condiții tehnice generale de calitate
28	STAS 1348-87	Lucrări de drumuri. Îmbrăcăminti bituminoase pentru calea de pod. Condiții tehnice generale de calitate
31	STAS 863-85	Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare

VI. Altele

32	STAS 1709/1-90	Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț la lucrări de drumuri. Adâncimea de îngheț în complexul rutier. Prescripții de calcul
33	STAS 1709/2-90	Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț la lucrări de drumuri. Prevenirea și remedierea degradărilor din îngheț-dezgheț. Prescripții tehnice
34	STAS 1709/3-90	Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț la lucrări de drumuri. Determinarea sensibilității la îngheț a pământurilor de fundație.

		<u>Metodă de determinare</u>
35	STAS 2900-89	<u>Lucrări de drumuri. Lăţimea drumurilor</u>
36	SR 4032-1:2001	<u>Lucrări de drumuri. Terminologie</u>
39	STAS 9095-90	<u>Lucrări de drumuri. Pavaje din piatră brută sau bolovani</u>
40	PD 177-2001	<u>Normativ pentru dimensionarea structurilor rutiere suple şi semirigide</u>

C. REGLEMENTARI TEHNICE

1	Ordin MT nr. 45/1998	Norme tehnice privind proiectarea, construirea si modernizarea drumurilor
2	Ordin MT nr. 571/1997	Norme tehnice privind proiectarea si amplasarea construcţiilor, instalaţiilor si panourilor publicitare in zona drumurilor pe poduri, pasaje, viaducte si tuneluri rutiere
3	Ordin MT/MI nr. 1112/411/2000	Norme metodologice privind condiţiile de închidere a circulaţiei si de instituire a restricţiilor de circulaţie in vederea executării de lucrări in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului
4	AND 504-2007	Normativ privind revizia drumurilor publice
7	AND 539-2002	Normativ privind realizarea mixturilor bituminoase stabilizate cu fibre de celuloza destinate executării îmbrăcăminţilor asfaltice
8	AND 540-2003	Normativ pentru evaluarea stării de degradare a îmbrăcăminţii pentru structuri rutiere suple si semirigide
10	AND 547-99	Normativ pentru prevenirea si remedierea defecţiunilor la îmbrăcăminţi rutiere moderne
13	AND 584-2002	Normativ privind întreţinerea si reparaţia lucrărilor pentru drumuri publice – Convenţia de la Viena pentru Indicatoare si Semnale Rutiere
15	CD 155-2001	Normativ privind determinarea stării tehnice a drumurilor moderne
16	CD 31-2002	Normativ pentru determinarea prin deflectografie si deflectometrie a capacităţii portante a drumurilor cu structuri rutiere suple si semirigide
18	P 130-1999	Normativ privind comportarea in timp a construcţiilor
19	AND 525-2013	Normativ privind protecţia drumurilor publice pe timp de iarna, combaterea alunecărilor si a îngheţării
21	AND 604-2012	Ghid privind planificarea si proiectarea semnalizării rutiere de orientare si informare pentru asigurarea continuităţii uniformităţii si cognoscibilităţii acesteia
22	AND 605-2016	Normativ mixturi asfaltice executate la cald. Condiţii tehnice privind proiectarea, prepararea si punerea in opera

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

Sursele de finanţare a investiţiilor se constituie in conformitate cu legislatia in vigoare si constau din fonduri proprii, credite bancare, fonduri de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile si alte surse legale constituite.

7. Urbanism, acorduri și avize conforme

- 7.1. **Certificatul de urbanism emis în vederea obținerii autorizației de construire – atașat prezentei documentații.**
- 7.2. **Extras de carte funciară, cu excepția cazurilor speciale, expres prevăzute de lege – se anexează în prealabil.**
- 7.3. **Actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului, măsuri de diminuare a impactului, măsuri de compensare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu în documentația tehnico-economică – se anexează în prealabil.**
- 7.4. **Avize conforme privind asigurarea utilităților**
Nu este cazul
- 7.5. **Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară– se anexează studiul topografic avizat de OCPI.**
- 7.6. **Avize, acorduri și studii specifice, după caz, în funcție de specificul obiectivului de investiții și care pot condiționa soluțiile tehnice**
 - ✚ Expertiza tehnica
 - ✚ Studiu geotehnic verificat la cerința Af
 - ✚ Avize / acorduri - Se vor atașa la documentație după obținere.

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.,
ing. BICHIŢ RADU - GEORGE



B. PIESE DESENATE

BORDEROU - INFRASTRUCTURA RUTIERA

Planse generale			
Nr. Crt.	Denumire plansa	Nr. Plansa	Scara
1	Planuri de amplasament	A 01	1 / 5000

Nr. Crt.	Denumire strada	Planuri de situatie		Profile tip	
		De la:	La:	De la:	La:
1	Strada 1 - Tronson 1	D01.01	D01.02	PT01.01	PT01.02
2	Strada 1 - Tronson 2	D02.01	-	PT02.01	-
3	Strada 2	D03.01	D03.02	PT03.01	-
4	Strada 3	D04.01	D04.04	PT04.01	PT04.03
5	Strada 4	D05.01	-	PT05.01	-
6	Strada 5	D06.01	-	PT06.01	-
7	Strada 6 - Tronson 1	D07.01	D07.02	PT07.01	PT07.02
8	Strada 6 - Tronson 2	D08.01	-	PT08.01	PT08.02
9	Strada 7	D09.01	D09.02	PT09.01	PT09.02
10	Strada 8	D10.01	D10.04	PT10.01	PT10.03
11	Strada 9	D11.01	D11.04	PT11.01	PT11.02
12	Strada 10	D12.01	-	PT12.01	-

Detalii de executie			
Nr. Crt.	Denumire plansa	Nr. Plansa	Scara
1	Zid de sprijin tip cornier	DE 01	1 / 25
2	Detaliu parapet metalic greu tip H4	DE 02	1 / 50, 1 / 20
3	Detaliu ridicare la cota camine vizitare	DE 03	1 / 50, 1 / 20
4	Detaliu rasuflatori de gaze	DE 04	1 / 50, 1 / 20
5	Detaliu amenajare trotuare rampe de acces	DE 05	1 / 50, 1 / 20

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.,
ing. BICHIR RADU - GEORGE



ANEXE PIESE SCRISE

A. DEVIZUL GENERAL AL OBIECTIVULUI

Proiectant,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
Str. Primaverii, nr. 28, Botoșani
J22/283/2010, RO 27399915

DEVIZ GENERAL
al obiectivului de investiții
"Modernizare strazi in satul Coseni"

Nr. crt.	Denumirea capitolului si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
CAPITOLUL 1				
Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului				
1.1	Obținerea terenului	0.00	0.00	0.00
1.2	Amenajarea terenului	0.00	0.00	0.00
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială	0.00	0.00	0.00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	0.00	0.00	0.00
	Total Capitol 1 =	0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL 2				
Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții				
	Total Capitol 2 =	0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL 3				
Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica				
3.1	Studii	5,500.00	1,045.00	6,545.00
	3.1.1. Studii de teren	5,500.00	1,045.00	6,545.00
	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	3,000.00	570.00	3,570.00
3.3	Expertiză tehnică	4,000.00	760.00	4,760.00
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0.00	0.00	0.00
3.5	Proiectare	405,600.00	77,064.00	482,664.00
	3.5.1. Temă de proiectare	1,000.00	190.00	1,190.00
	3.5.2. Studiu de fezabilitate	0.00	0.00	0.00
	3.5.3. Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	29,600.00	5,624.00	35,224.00
	3.5.4. Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	110,000.00	20,900.00	130,900.00
	3.5.5. Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	15,000.00	2,850.00	17,850.00
	3.5.6. Proiect tehnic și detalii de execuție	250,000.00	47,500.00	297,500.00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	0.00	0.00	0.00
3.7	Consultanță	0.00	0.00	0.00
	3.7.1. Managementul de proiect pentru investiții	0.00	0.00	0.00
	3.7.2. Auditul financiar	0.00	0.00	0.00
3.8	Asistență tehnică	202,242.09	38,425.99	240,668.08
	3.8.1. Asistență tehnică din partea proiectantului	67,414.03	12,808.66	80,222.69
	a) pe perioada de execuție a lucrărilor	53,931.22	10,246.93	64,178.15
	b) pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	13,482.81	2,561.73	16,044.54
	3.8.2. Dirigenție de șantier	134,828.06	25,617.33	160,445.39
	Total Capitol 3 =	620,342.09	117,864.99	738,207.08
CAPITOLUL 4				
Cheltuieli pentru investitia de bază				
4.1	Construcții și instalații	13,443,634.26	2,554,290.48	15,997,924.74
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5	Dotări	39,171.60	7,442.60	46,614.20
4.6	Active necorporale	0.00	0.00	0.00

Modernizare strazi in satul Coseni

Total Capitol 4 =		13,482,805.86	2,561,733.08	16,044,538.94
Capitolul 5				
Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de santier	201,654.51	38,314.36	239,968.87
	5.1.1. Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	201,654.51	38,314.36	239,968.87
	5.1.2. Cheltuieli conexe organizării de șantier	0.00	0.00	0.00
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	154,098.17	0.00	154,098.17
	5.2.1. Comisioanele și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	0.00	0.00	0.00
	5.2.2. Cota aferentă I.S.C. pentru controlul calității lucrărilor de construcții	68,226.44	0.00	68,226.44
	5.2.3. Cota aferentă I.S.C. pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții	13,645.29	0.00	13,645.29
	5.2.4. Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - C.S.C.	68,226.44	0.00	68,226.44
	5.2.5. Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/desființare	4,000.00	0.00	4,000.00
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute (% x [cap./subcap. 1.2 + 1.3. + 1.4 + 2 + 3.5 + 3.8 + 4])	2,818,129.59	535,444.62	3,353,574.21
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	5,000.00	950.00	5,950.00
Total Capitol 5 =		3,178,882.27	574,708.98	3,753,591.25
Capitolul 6				
Cheltuieli pentru darea în exploatare				
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 =		17,282,030.22	3,254,307.05	20,536,337.27
Din care C + M (1.2. + 1.3. + 1.4. + 2 + 4.1. + 4.2. + 5.1.1.) =		13,645,288.77	2,592,604.84	16,237,893.61

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:

29.04.2022

Beneficiar/Investitor,

Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.

ing. Bichir Radu - George



B. DETALIEREA PE STRUCTURA DEVIZULUI GENERAL

Detalierea pe structura devizului general - capitol I				
Cap. 1 - Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului				
Nr. crt.	Denumirea capitolului și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
1.1.	Obținerea terenului	0.00	0.00	0.00
1.2.	Amenajarea terenului	0.00	0.00	0.00
1.3.	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea la starea inițială	0.00	0.00	0.00
1.4.	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAP. 1		0.00	0.00	0.00

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:

29.04.2022

Beneficiar/Investitor,

Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George



Detalierea pe structura devizului general - capitol II				
Cap. 2 - Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului de investitii				
Nr. crt.	Denumirea capitolului și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
2.1.	Alimentare cu energie electrica	0.00	0.00	0.00
2.2.	Alimentare cu apa	0.00	0.00	0.00
2.3.	Rețea de evacuare ape uzate	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAP. 2		0.00	0.00	0.00

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:

29.04.2022

Beneficiar/Investitor,

Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George



Modernizare strazi in satul Coseni

Detalierea pe structura devizului general - capitol III				
Cap. 3 - Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică				
Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
3.1	Cheltuieli pentru studii de teren	5,500.00	1,045.00	6,545.00
	3.1.1. Studii de teren	5,500.00	1,045.00	6,545.00
	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	Cheltuieli obținere avize/acorduri autorizatii	3,000.00	570.00	3,570.00
	a) obținerea/prelungirea valabilității certificatului de urbanism	0.00	0.00	0.00
	b) obținerea/prelungirea valabilității autorizației de construire/desființare	0.00	0.00	0.00
	c) obținerea avizelor și acordurilor pentru racorduri și bransamente la rețele publice de alimentare cu apă, canalizare, alimentare cu gaze, alimentare cu agent termic, energie electrică, telefonie	0.00	0.00	0.00
	d) obținerea certificatului de nomenclatură stradală și adresă	0.00	0.00	0.00
	e) întocmirea documentației, obținerea numărului cadastral provizoriu și înregistrarea terenului în cartea funciară	0.00	0.00	0.00
	f) obținerea actului administrativ al autorității competente pentru protecția mediului	0.00	0.00	0.00
	g) obținerea avizului de protecție civilă	0.00	0.00	0.00
	h) avizul de specialitate în cazul obiectivelor de patrimoniu	0.00	0.00	0.00
	i) alte avize, acorduri și autorizații	3,000.00	570.00	3,570.00
3.3.	Expertizare tehnică	4,000.00	760.00	4,760.00
3.4.	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0.00	0.00	0.00
3.5	Proiectare - total, din care:	405,600.00	77,064.00	482,664.00
	3.5.1. Temă de proiectare	1,000.00	190.00	1,190.00
	3.5.2. Studiu de fezabilitate	0.00	0.00	0.00
	3.5.3. Studii de fezabilitate/Documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	29,600.00	5,624.00	35,224.00
	3.5.4. Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	110,000.00	20,900.00	130,900.00
	3.5.5. Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	15,000.00	2,850.00	17,850.00
	3.5.6. Proiect tehnic și detalii de execuție	250,000.00	47,500.00	297,500.00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	0.00	0.00	0.00
	a) cheltuieli aferente întocmirii documentației de atribuire și multiplicării acesteia (exclusiv cele cumpărate de ofertanți)	0.00	0.00	0.00
	b) cheltuieli cu onorariile, transportul, cazarea și diurna membrilor desemnați în comisiile de evaluare	0.00	0.00	0.00
	c) anunțuri de intenție, de participare și de atribuire a contractelor, corespondență prin poștă, fax, poștă electronică în legătură cu procedurile de achiziție publică	0.00	0.00	0.00
	d) cheltuieli aferente organizării și derulării procedurilor de achiziții publice	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	0.00	0.00
3.8	Asistență tehnică:	202,242.09	38,425.99	240,668.08
	3.8.1 Asistență tehnică din partea proiectantului	67,414.03	12,808.66	80,222.69
	a) pe perioada de execuție a lucrărilor	53,931.22	10,246.93	64,178.15
	b) pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	13,482.81	2,561.73	16,044.54
	3.8.2 Dirigenție de șantier, asigurată de personal tehnic de specialitate, autorizat	134,828.06	25,617.33	160,445.39
TOTAL CAP. 3		620,342.09	117,864.99	738,207.08

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:
29.04.2022

Beneficiar/Investitor,
Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George

Modernizare străzi în satul Coseni

Detalierea pe structura devizului general - capitol IV

Cap. 4 - Cheltuieli pentru investitia de bază

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
4.1.	Construcții și instalații	13,443,634.26	2,554,290.48	15,997,924.74
1	Obiectul 01: Strada 1 - Tronson 1	617,229.49	117,273.60	734,503.09
2	Obiectul 02: Strada 1 - Tronson 2	189,014.46	35,912.75	224,927.21
3	Obiectul 03: Strada 2	486,406.10	92,417.16	578,823.26
4	Obiectul 04: Strada 3	3,397,322.91	645,491.34	4,042,814.25
5	Obiectul 05: Strada 4	175,312.55	33,309.38	208,621.93
6	Obiectul 06: Strada 5	868,325.25	164,981.80	1,033,307.05
7	Obiectul 07: Strada 6 - Tronson 1	846,042.12	160,748.00	1,006,790.12
8	Obiectul 08: Strada 6 - Tronson 2	452,163.88	85,911.13	538,075.01
9	Obiectul 09: Strada 7	963,010.83	182,972.06	1,145,982.89
10	Obiectul 10: Strada 8	3,630,753.08	689,843.08	4,320,596.16
11	Obiectul 11: Strada 9	1,339,994.65	254,598.98	1,594,593.63
12	Obiectul 12: Strada 10	478,058.94	90,831.20	568,890.14
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5	Dotări	39,171.60	7,442.60	46,614.20
4.6	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAP. 4		13,482,805.86	2,561,733.08	16,044,538.94

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:

29.04.2022

Beneficiar/Investitor,

Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit,

S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.

ing. Bichir Radu - George



Detalierea pe structura devizului general - capitol V				
Cap. 5 - Alte cheltuieli				
Nr. crt.	Denumirea capitelor și subcapitelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare cu TVA
1	2	lei	lei	lei
5.1.	Organizare santier	201,654.51	38,314.36	239,968.87
	5.1.1 Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	201,654.51	38,314.36	239,968.87
	5.1.2 Cheltuieli conexe organizării de șantier	0.00	0.00	0.00
5.2	Comisioane, taxe	154,098.17	0.00	154,098.17
	5.2.1 Comisionul și bodânzile aferente creditului băncii finanțatoare	0.00	0.00	0.00
	5.2.2 Cota aferentă Inspectoratului de Stat în Construcții, calculată potrivit prevederilor Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, republicată	68,226.44	0.00	68,226.44
	5.2.3 Cota aferentă Inspectoratului de Stat în Construcții, calculată potrivit prevederilor Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții, republicată	13,645.29	0.00	13,645.29
	5.2.4 Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC, în aplicarea prevederilor Legii nr. 215/1997 privind Casa Socială a Constructorilor	68,226.44	0.00	68,226.44
	5.2.5 Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/desființare	4,000.00	0.00	4,000.00
5.3	Cheltuieli diverse și neprevazute (procent 20 % x [cap./subcap. 1.2 + 1.3. + 1.4 + 2 + 3.5 + 3.8 + 4])	2,818,129.59	535,444.62	3,353,574.21
5.4	Cheltuieli pentru publicitate și informare, inclusiv pentru diseminarea informațiilor de interes public	5,000.00	950.00	5,950.00
TOTAL CAP. 5		3,178,882.27	574,708.98	3,753,591.25

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:

29.04.2022

Beneficiar/Investitor,

Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
Ing. Bichir Radu - George



C. DEVIZELE PE OBIECTE AFERENTE INVESTITIEI

Proiectant,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
Str. Primaverii, nr. 28, Botoșani
J22/283/2010, RO 27399915

Devizul
Obiectul 01: Strada 1 - Tronson 1

Nr.crt.	Denumire capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare totală cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
Cap. 4 - Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1.	Construcții și instalații			
4.1.1.	Terasamente, sistematizare pe verticală și amenajări exterioare	617,229.49	117,273.60	734,503.09
	01 Lucrari pregatitoare	13,422.64	2,550.30	15,972.94
	02 Sistem rutier	298,612.76	56,736.42	355,349.18
	03 Rigole de acostament	66,734.17	12,679.49	79,413.66
	04 Borduri prefabricate 500x250x200	25,146.00	4,777.74	29,923.74
	05 Canalizatie tehnica	208,796.35	39,671.31	248,467.66
	06 Semnalizare rutiera	4,517.57	858.34	5,375.91
4.1.2.	Rezistență	0.00	0.00	0.00
4.1.3.	Arhitectură	0.00	0.00	0.00
4.1.4.	Instalații	0.00	0.00	0.00
	TOTAL I - subcap. 4.1.	617,229.49	117,273.60	734,503.09
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL II - subcap. 4.2.	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotări	3,456.32	656.70	4,113.02
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL III - subcap. 4.3.+4.4.+4.5.+4.6.	3,456.32	656.70	4,113.02
	Total deviz obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)	620,685.81	117,930.30	738,616.11

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:
29.04.2022

Beneficiar/Investitor,
Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George



Proiectant,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
Str. Primaverii, nr. 28, Botoșani
J22/283/2010, RO 27399915
Devizul
Obiectul 02: Strada 1 - Tronson 2

Nr.crt.	Denumire capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare totală cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
Cap. 4 - Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1.	Construcții și instalații			
4.1.1.	Terasamente, sistematizare pe verticală și amenajări exterioare	189,014.46	35,912.75	224,927.21
	01 Lucrari pregatitoare	3,667.68	696.86	4,364.54
	02 Sistem rutier	101,460.21	19,277.44	120,737.65
	03 Borduri prefabricate	15,325.67	2,911.88	18,237.55
	04 Canalizatie tehnica	68,036.90	12,927.01	80,963.91
	05 Semnalizare rutiera	524.00	99.56	623.56
4.1.2.	Rezistență	0.00	0.00	0.00
4.1.3.	Arhitectură	0.00	0.00	0.00
4.1.4.	Instalații	0.00	0.00	0.00
	TOTAL I - subcap. 4.1.	189,014.46	35,912.75	224,927.21
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL II - subcap. 4.2.	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotări	2,304.21	437.80	2,742.01
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL III - subcap. 4.3.+4.4.+4.5.+4.6.	2,304.21	437.80	2,742.01
	Total deviz obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)	191,318.67	36,350.55	227,669.22

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:
29.04.2022

Beneficiar/Investitor,
Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George



Proiectant,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
Str. Primaverii, nr. 28, Botoșani
J22/283/2010, RO 27399915
Devizul
Obiectul 03: Strada 2

Nr.crt.	Denumire capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare totală cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
Cap. 4 - Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1.	Construcții și instalații			
4.1.1.	Terasamente, sistematizare pe verticală și amenajări exterioare	486,406.10	92,417.16	578,823.26
	01 Lucrari pregatitoare	10,836.99	2,059.03	12,896.02
	02 Sistem rutier	251,064.50	47,702.26	298,766.76
	03 Borduri prefabricate	28,270.65	5,371.42	33,642.07
	04 Canalizatie tehnica	140,396.39	26,675.31	167,071.70
	05 Drumuri laterale	51,311.25	9,749.14	61,060.39
	06 Semnalizare rutiera	4,526.32	860.00	5,386.32
4.1.2.	Rezistență	0.00	0.00	0.00
4.1.3.	Arhitectură	0.00	0.00	0.00
4.1.4.	Instalații	0.00	0.00	0.00
	TOTAL I - subcap. 4.1.	486,406.10	92,417.16	578,823.26
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL II - subcap. 4.2.	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotări	2,304.21	437.80	2,742.01
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL III - subcap. 4.3.+4.4.+4.5.+4.6.	2,304.21	437.80	2,742.01
	Total deviz obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)	488,710.31	92,854.96	581,565.27

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:
29.04.2022

Beneficiar/Investitor,
Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George



Proiectant,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
Str. Primaverii, nr. 28, Botoșani
J22/283/2010, RO 27399915
Devizul
Obiectul 04: Strada 3

Nr.crt.	Denumire capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare totală cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
Cap. 4 - Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1.	Construcții și instalații			
4.1.1.	Terasamente, sistematizare pe verticală și amenajări exterioare	3,397,322.91	645,491.34	4,042,814.25
	01 Lucrari pregatitoare	73,145.54	13,897.65	87,043.19
	02 Sistem rutier	1,058,358.21	201,088.06	1,259,446.27
	03 Rigole carosabile	848,689.90	161,251.08	1,009,940.98
	04 Borduri prefabricate	87,652.27	16,653.93	104,306.20
	05 Zid de sprijin	205,471.49	39,039.58	244,511.07
	06 Trotuare	300,245.18	57,046.58	357,291.76
	07 Drumuri laterale	8,551.87	1,624.86	10,176.73
	08 Canalizatie tehnica	812,239.44	154,325.49	966,564.93
	09 Semnalizare rutiera	2,969.01	564.11	3,533.12
4.1.2.	Rezistență	0.00	0.00	0.00
4.1.3.	Arhitectură	0.00	0.00	0.00
4.1.4.	Instalații	0.00	0.00	0.00
	TOTAL I - subcap. 4.1.	3,397,322.91	645,491.34	4,042,814.25
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL II - subcap. 4.2.	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotări	4,608.42	875.60	5,484.02
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL III - subcap. 4.3.+4.4.+4.5.+4.6.	4,608.42	875.60	5,484.02
	Total deviz obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)	3,401,931.33	646,366.94	4,048,298.27

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:

29.04.2022

Beneficiar/Investitor,

Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George



Modernizare strazi in satul Coseni

ANEXE - D.A.L.I. | Nr. proiect.: 16 / 2022

Proiectant,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
Str. Primăverii, nr. 28, Botoșani
J22/283/2010, RO 27399915
Devizul
Obiectul 05: Strada 4

Nr.crt.	Denumire capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare totală cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
Cap. 4 - Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1.	Construcții și instalații			
4.1.1.	Terasamente, sistematizare pe verticală și amenajări exterioare	175,312.55	33,309.38	208,621.93
	01 Lucrari pregătitoare	7,391.19	1,404.33	8,795.52
	02 Sistem rutier	88,654.55	16,844.36	105,498.91
	03 Borduri prefabricate	13,391.36	2,544.36	15,935.72
	04 Canalizatie tehnica	65,208.71	12,389.65	77,598.36
	05 Semnalizare rutiera	666.74	126.68	793.42
4.1.2.	Rezistență	0.00	0.00	0.00
4.1.3.	Arhitectură	0.00	0.00	0.00
4.1.4.	Instalații	0.00	0.00	0.00
	TOTAL I - subcap. 4.1.	175,312.55	33,309.38	208,621.93
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL II - subcap. 4.2.	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotări	2,304.20	437.80	2,742.00
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL III - subcap. 4.3.+4.4.+4.5.+4.6.	2,304.20	437.80	2,742.00
	Total deviz obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)	177,616.75	33,747.18	211,363.93

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:
29.04.2022

Beneficiar/Investitor,
Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George



Proiectant,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
Str. Primăverii, nr. 28, Botoșani
J22/283/2010, RO 27399915
Devizul
Obiectul 06: Strada 5

Nr.crt.	Denumire capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare totală cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
Cap. 4 - Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1.	Construcții și instalații			
4.1.1.	Terasamente, sistematizare pe verticală și amenajări exterioare	868,325.25	164,981.80	1,033,307.05
	01 Lucrari pregatitoare	17,956.86	3,411.80	21,368.66
	02 Sistem rutier	341,406.56	64,867.25	406,273.81
	03 Rigole de acostament	246,330.27	46,802.75	293,133.02
	04 Acostamente din balast	670.11	127.32	797.43
	05 Canalizatie tehnica	259,137.93	49,236.21	308,374.14
	06 Semnalizare rutiera	2,823.52	536.47	3,359.99
4.1.2.	Rezistență	0.00	0.00	0.00
4.1.3.	Arhitectură	0.00	0.00	0.00
4.1.4.	Instalații	0.00	0.00	0.00
	TOTAL I - subcap. 4.1.	868,325.25	164,981.80	1,033,307.05
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL II - subcap. 4.2.	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotări	2,304.21	437.80	2,742.01
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL III - subcap. 4.3.+4.4.+4.5.+4.6.	2,304.21	437.80	2,742.01
	Total deviz obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)	870,629.46	165,419.60	1,036,049.06

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:
29.04.2022

Beneficiar/Investitor,
Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Intocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George



Proiectant,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
Str. Primaverii, nr. 28, Botoșani
J22/283/2010, RO 27399915
Devizul
Obiectul 07: Strada 6 - Tronson 1

Nr.crt.	Denumire capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare totală cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
Cap. 4 - Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1.	Construcții și instalații			
4.1.1.	Terasamente, sistematizare pe verticală și amenajări exterioare	846,042.12	160,748.00	1,006,790.12
	01 Lucrari pregatitoare	30,780.07	5,848.21	36,628.28
	02 Sistem rutier	350,739.11	66,640.43	417,379.54
	03 Borduri prefabricate	34,371.16	6,530.52	40,901.68
	04 Zid de sprijin	256,290.25	48,695.15	304,985.40
	05 Canalizatie tehnica	170,172.46	32,332.77	202,505.23
	06 Semnalizare rutiera	3,689.07	700.92	4,389.99
4.1.2.	Rezistență	0.00	0.00	0.00
4.1.3.	Arhitectură	0.00	0.00	0.00
4.1.4.	Instalații	0.00	0.00	0.00
	TOTAL I - subcap. 4.1.	846,042.12	160,748.00	1,006,790.12
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL II - subcap. 4.2.	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotări	2,304.21	437.80	2,742.01
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL III - subcap. 4.3.+4.4.+4.5.+4.6.	2,304.21	437.80	2,742.01
	Total deviz obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)	848,346.33	161,185.80	1,009,532.13

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:

29.04.2022

Beneficiar/Investitor,
Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Intocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George



Proiectant,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
Str. Primaverii, nr. 28, Botoșani
J22/283/2010, RO 27399915
Devizul
Obiectul 08: Strada 6 - Tronson 2

Nr.crt.	Denumire capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare totală cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
Cap. 4 - Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1.	Construcții și instalații			
4.1.1.	Terasamente, sistematizare pe verticală și amenajări exterioare	452,163.88	85,911.13	538,075.01
	01 Lucrari pregatitoare	17,334.88	3,293.63	20,628.51
	02 Sistem rutier	238,677.12	45,348.65	284,025.77
	03 Borduri prefabricate	11,903.43	2,261.65	14,165.08
	04 Rigole de acostament	60,061.11	11,411.61	71,472.72
	05 Canalizatie tehnica	122,135.55	23,205.75	145,341.30
	06 Semnalizare rutiera	2,051.79	389.84	2,441.63
4.1.2.	Rezistență	0.00	0.00	0.00
4.1.3.	Arhitectură	0.00	0.00	0.00
4.1.4.	Instalații	0.00	0.00	0.00
	TOTAL I - subcap. 4.1.	452,163.88	85,911.13	538,075.01
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL II - subcap. 4.2.	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotări	2,304.21	437.80	2,742.01
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL III - subcap. 4.3.+4.4.+4.5.+4.6.	2,304.21	437.80	2,742.01
	Total deviz obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)	454,468.09	86,348.93	540,817.02

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:
29.04.2022

Beneficiar/Investitor,
Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George



Proiectant,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
Str. Primaverii, nr. 28, Botoșani
J22/283/2010, RO 27399915
Devizul
Obiectul 09: Strada 7

Nr.crt.	Denumire capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare totală cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
Cap. 4 - Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1.	Construcții și instalații			
4.1.1.	Terasamente, sistematizare pe verticală și amenajări exterioare	963,010.83	182,972.06	1,145,982.89
	01 Lucrari pregatitoare	37,928.34	7,206.38	45,134.72
	02 Sistem rutier	435,371.37	82,720.56	518,091.93
	03 Rigole de acostament	202,871.89	38,545.66	241,417.55
	04 Borduri prefabricate 500x150x100	6,240.04	1,185.61	7,425.65
	05 Drumuri laterale	8,551.87	1,624.86	10,176.73
	06 Canalizatie tehnica	218,251.78	41,467.84	259,719.62
	07 Trotuare	48,353.74	9,187.21	57,540.95
	08 Semnalizare rutiera	5,441.80	1,033.94	6,475.74
4.1.2.	Rezistență	0.00	0.00	0.00
4.1.3.	Arhitectură	0.00	0.00	0.00
4.1.4.	Instalații	0.00	0.00	0.00
	TOTAL I - subcap. 4.1.	963,010.83	182,972.06	1,145,982.89
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL II - subcap. 4.2.	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotări	3,456.32	656.70	4,113.02
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL III - subcap. 4.3.+4.4.+4.5.+4.6.	3,456.32	656.70	4,113.02
	Total deviz obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)	966,467.15	183,628.76	1,150,095.91

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:

29.04.2022

Beneficiar/Investitor,
Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George



Proiectant,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
Str. Primaverii, nr. 28, Botoșani
J22/283/2010, RO 27399915
Devizul
Obiectul 10: Strada 8

Nr.crt.	Denumire capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare totală cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
Cap. 4 - Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1.	Construcții și instalații			
4.1.1.	Terasamente, sistematizare pe verticală și amenajări exterioare	3,630,753.08	689,843.08	4,320,596.16
	01 Lucrari pregatitoare	77,825.80	14,786.90	92,612.70
	02 Sistem rutier	1,344,710.17	255,494.93	1,600,205.10
	03 Rigola carosabila	630,933.94	119,877.45	750,811.39
	04 Rigola de acostament	188,191.48	35,756.38	223,947.86
	05 Borduri prefabricate	97,732.61	18,569.20	116,301.81
	06 Trotuare	241,726.65	45,928.06	287,654.71
	07 Canalizatie tehnica	1,044,429.70	198,441.64	1,242,871.34
	08 Semnalizare rutiera	5,202.73	988.52	6,191.25
4.1.2.	Rezistență	0.00	0.00	0.00
4.1.3.	Arhitectură	0.00	0.00	0.00
4.1.4.	Instalații	0.00	0.00	0.00
	TOTAL I - subcap. 4.1.	3,630,753.08	689,843.08	4,320,596.16
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL II - subcap. 4.2.	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotări	5,760.53	1,094.50	6,855.03
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL III - subcap. 4.3.+4.4.+4.5.+4.6.	5,760.53	1,094.50	6,855.03
	Total deviz obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)	3,636,513.61	690,937.58	4,327,451.19

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:
29.04.2022

Beneficiar/Investitor,
Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George



Proiectant,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
Str. Primaverii, nr. 28, Botoșani
J22/283/2010, RO 27399915
Devizul
Obiectul 11: Strada 9

Nr.crt.	Denumire capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare totală cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
Cap. 4 - Cheltuieli pentru investitia de bază				
4.1.	Construcții și instalații			
4.1.1.	Terasamente, sistematizare pe verticală și amenajări exterioare	1,339,994.65	254,598.98	1,594,593.63
	01 Lucrari pregatitoare	36,914.11	7,013.68	43,927.79
	02 Sistem rutier	661,401.12	125,666.21	787,067.33
	03 Rigola de acostament	294,966.79	56,043.69	351,010.48
	04 Drumuri laterale	17,103.75	3,249.71	20,353.46
	05 Canalizatie tehnica	322,852.61	61,342.00	384,194.61
	06 Semnalizare rutiera	6,756.27	1,283.69	8,039.96
4.1.2.	Rezistență	0.00	0.00	0.00
4.1.3.	Arhitectură	0.00	0.00	0.00
4.1.4.	Instalații	0.00	0.00	0.00
	TOTAL I - subcap. 4.1.	1,339,994.65	254,598.98	1,594,593.63
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL II - subcap. 4.2.	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotări	5,760.53	1,094.50	6,855.03
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL III - subcap. 4.3.+4.4.+4.5.+4.6.	5,760.53	1,094.50	6,855.03
	Total deviz obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)	1,345,755.18	255,693.48	1,601,448.66

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:

29.04.2022

Beneficiar/Investitor,
Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George



Proiectant,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
Str. Primăverii, nr. 28, Botoșani
J22/283/2010, RO 27399915
Devizul
Obiectul 12: Strada 10

Nr.crt.	Denumire capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare fără TVA	TVA	Valoare totală cu TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
Cap. 4 - Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1.	Construcții și instalații			
4.1.1.	Terasamente, sistematizare pe verticală și amenajări exterioare	478,058.94	90,831.20	568,890.14
	01 Lucrari pregatitoare	10,600.92	2,014.17	12,615.09
	02 Sistem rutier	186,316.28	35,400.09	221,716.37
	03 Rigola carosabila	185,240.36	35,195.67	220,436.03
	04 Canalizatie tehnica	94,984.87	18,047.13	113,032.00
	05 Semnalizare rutiera	916.51	174.14	1,090.65
4.1.2.	Rezistență	0.00	0.00	0.00
4.1.3.	Arhitectură	0.00	0.00	0.00
4.1.4.	Instalații	0.00	0.00	0.00
	TOTAL I - subcap. 4.1.	478,058.94	90,831.20	568,890.14
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL II - subcap. 4.2.	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotări	2,304.21	437.80	2,742.01
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL III - subcap. 4.3.+4.4.+4.5.+4.6.	2,304.21	437.80	2,742.01
	Total deviz obiect (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)	480,363.15	91,269.00	571,632.15

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:
29.04.2022

Beneficiar/Investitor,
Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Întocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George



Proiectant,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
Str. Primăverii, nr. 28, Botoșani

LISTA CU CANTITĂȚILE DE UTILAJE ȘI ECHIPAMENTE TEHNOLOGICE, INCLUSIV DOTĂRI ȘI ACTIVE NECORPORALE (FORMULAR F4)

Nr. crt.	Denumirea	U.M.	nr.	Prețul unitar - lei/U.M. -	Valoarea (exclusiv TVA) (3x4) - lei	Fișa tehnică atașată
0	1	2	3	4	5	6
1	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj				39,171.60	
	Limitatoare de viteză - 6 x 0.50 m lungime	BUC	62	631.80	39,171.60	Fișa tehnică nr. 1
2	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport					
3	Dotări					
4	Active necorporale					
TOTAL					39,171.60	

29.04.2022, 1 euro curs BNR = 4.948

Data:
29.04.2022

Beneficiar/Investitor,
Municipiul Sfântu Gheorghe, județul Covasna

Intocmit,
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.
ing. Bichir Radu - George



FORMULAR F5

OBIECTIV:

“Modernizare strazi în satul Coseni”

PROIECTANT:

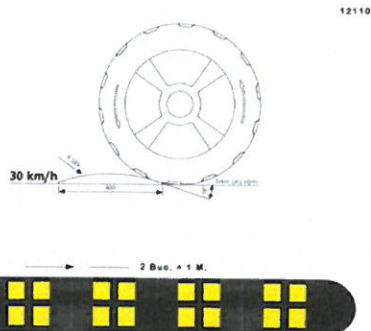
S.C. VIA PRO IT CONSULTING S.R.L.

FIȘA TEHNICĂ NR.1

DOTĂRI

LIMITATOARE DE VITEZA


Nr. Crt.	Specificații tehnice impuse prin caietul de sarcini	Correspondența propunerii tehnice cu specificațiile tehnice impuse prin caietul de sarcini	Furnizor (denumire, adresă, telefon, fax)
0.	1	2	3
1.	Parametri tehnici și funcționali		
	<p>Caracteristici tehnice generale:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Greutate: 6.5 kg - Dimensiuni (lungime x latime x înălțime): 50 x 40 x 4 cm - Material: cauciuc - Particularitate: benzi reflectorizante - Dîbluri, surub: Ø 10 x 18 mm <p>Limitatoare de viteză cu înălțimea 40mm pentru încetinirea vitezei de până la 30 km/h. Acesta este folosit în apropierea școlilor, grădinițelor, în parcurile centrelor comerciale, benzinării și în toate zonele unde se dorește limitarea vitezei. Întră 2 bucăți la metru liniar.</p>		



Capac pentru limitatoare de viteză cu înălțimea 40mm pentru încetinirea vitezei de până la 30 km/h. Acesta este folosit în apropierea școlilor, grădinițelor, în parcurile centrelor comerciale, benzinării și în toate zonele unde se dorește limitarea vitezei. Este realizat din cauciuc și are sistemele de prindere în asfalt incluse.

Caracteristici tehnice generale:

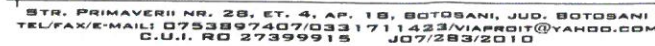
- Greutate: 1.65kg
- Dimensiuni (lungime x latime x inaltime): 20 x 40 x 4 cm
- Dibluri: Ø 10 x 18 mm

			
2.	Specificații de performanță și condiții privind siguranța în exploatare		
	Toate materialele utilizate corespund normelor și standardelor în vigoare. Se respectă cerințele standardului ISO 9001, Legea 10		
3.	Condiții privind conformitatea cu standardele relevante		
	Predarea se face cu aviz de expediție, însoțit de proces verbal de montaj, certificat de garanție și instrucțiuni de folosire		
4.	Condiții de garanție și post-garanție		
	Durata de garanție: 12 luni		
5.	Alte condiții cu caracter tehnic		
	Certificat conformitate CE, cartea tehnică cu instrucțiuni de montare și exploatare		

Întocmit,
S.C. VIA PRO CONSULTING S.R.L.,
ing. BICHIŢ RADU – GEORGE



Denumire activitate	ANUL I (12 LUNI)												ANUL II (12 LUNI)						TOTAL
	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	LUNA / lei cu TVA	ACTIVITATE
1. Cheltuieli pentru obtinerea și amenajarea terenului	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	1
2. Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții																			0.00
3.1.1. Studii de teren	1																		0.00
3.1.2. Raport privind impactul asupra mediului	6,545.00	1																	6,545.00
3.1.3. Alte studii specifice	0.00	0.00																	0.00
3.2. Cheltuieli obtinere avize acorduri autorizatii			1																3,570.00
3.3. Expertizare tehnică	1																		4,760.00
3.4. Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	4,760.00	1																	0.00
3.5.1. Tema de proiectare	1																		1,190.00
3.5.2. Studiu de fezabilitate	1,190.00																		0.00
3.5.3. S.F./D.A.L.I. și Deviz general		1	2																17,612.00
3.5.4. Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/ acordurilor/ autorizațiilor		17,612.00	17,612.00																130,900.00
3.5.5. Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție				1	2														8,925.00
3.5.6. Proiect tehnic și detalii de execuție				1	2	3													99,166.67
3.6. Organizarea procedurilor de achiziție			1																0.00
3.7. Consultanță			0.00																0.00
3.8 Asistență tehnică																			0.00
4. Cheltuieli pentru investiția de bază																			20,055.67
5.1. Organizare de șantier																			1,337,044.91
5.2. Comisioane, cote, taxe, costul creditului																			119,984.44
5.3. Diverse și neprevăzute																			12,841.51
5.4. Cheltuieli pentru informare și publicitate																			186,309.68
6.1. Pregătirea personalului de exploatare																			0.00
6.2. Probe tehnologice și teste																			0.00
Luna	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
TOTAL ÎN LUNA	198,804.68	203,921.68	207,491.68	425,301.35	294,401.35	285,476.34	1,682,186.21	1,556,251.77	1,556,251.77	1,556,251.77	1,556,251.77	1,556,251.77	1,556,251.77	1,556,251.78	1,556,251.79	1,556,251.78	1,556,251.78	1,676,236.23	20,536,337.27
TOTAL PE TRIMESTRE		610,218.04			1,005,179.04			4,794,689.75			4,668,755.31			4,668,755.34			4,788,739.79		
TOTAL ANUAL																			20,536,337.27

[illegible]

Proiectarea cheltuielilor de exploatare si investitii																																				
Nr. Crt	Categorii	UM	Cheltuieli de exploatare																																	
			An I	An II	An II	An I	An 2	An 3	An 4	An 5	An 6	An 7	An 8	An 9	An 10	An 11	An 12	An 13	An 14	An 15	An 16	An 17	An 18	An 19	An 20	An 21	An 22	An 23	An 24	An 25	An 26	An 27	An 28	An 29	An 30	
1	Materii prime si materiale	RON	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
2	Utilitati (energie)	RON	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
3	Intretinutere si reparatii	RON	0,00	0,00	0,00	5000,00	5050,00	5100,50	5151,51	5203,03	5255,06	5307,61	5360,69	5414,30	5468,44	5521,12	5578,35	5634,13	5690,47	5747,99	6034,74	6095,09	6156,04	6217,60	6528,48	6593,76	6659,70	6726,30	6793,56	7133,24	7275,90	7421,42	7569,85	7721,25	7870,00	8107,31
4	Salarii si asigurari sociale	RON	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
5	Taxe si impozite	RON	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
6	Rate plus debara la creditul pe termen mediu si lung	RON	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
7	Alte cheltuieli operationale	RON	0,00	0,00	0,00	600,00	606,00	612,06	618,18	624,36	630,60	636,91	643,28	649,71	656,21	662,77	669,40	676,09	682,85	689,68	696,58	703,55	710,59	717,70	724,88	732,13	739,45	746,84	754,31	761,85	769,47	777,16	784,93	792,76	800,71	
8	Cheltuieli totale de exploatare	RON	0,00	0,00	0,00	5000,00	5050,00	5110,56	5169,69	5229,36	5289,66	5349,61	5409,69	5469,94	5529,97	5589,99	5649,76	5709,33	5768,64	5828,68	5888,45	5947,96	6007,21	6066,20	6124,92	6183,37	6241,55	6299,46	6357,10	6414,47	6471,57	6528,39	6584,93	6641,20	6697,20	

[illegible]

Prezentul proiect necesita interventie financiara nerambursabila, deoarece VAN este negativ iar RIR mai mic decat rata de actualizare (R^*).

Tabel calculului sustenabilității financiare: Flux de numerar cumulati și Raport Cost/Beneficiu																																	
Nr. Căș	Descrierea categoriei	Implementare										VALORAE - BUN																					
												Perioada expuneri																					
		anul 1	anul 2	anul 3	anul 4	anul 5	anul 6	anul 7	anul 8	anul 9	anul 10	anul 11	anul 12	anul 13	anul 14	anul 15	anul 16	anul 17	anul 18	anul 19	anul 20	anul 21	anul 22	anul 23	anul 24	anul 25	anul 26	anul 27	anul 28	anul 29	anul 30		
1	Ajutor public nerambursabil	446250.00	9819041.0	9819041.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5	Venituri proprii din impozite și taxe locale	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
6	Taxa la vânzare de terenuri	446250.00	9819041.0	9819041.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
7	Total costuri de exploatare	0.00	0.00	0.00	1660.00	1616.00	1632.16	1648.48	1664.96	1681.61	1698.43	1715.42	1732.57	1749.99	1767.40	1785.08	1802.93	1820.96	1838.70	1856.55	1874.59	1891.82	1909.24	1926.60	1944.91	1962.43	1980.00	1997.61	2015.27	2032.98	2050.73	2068.51	
8	Total cheltuieli ca investitie	8760126.9	8262587.9	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
9	Total fluxuri de numerar	8760126.9	8262587.9	0.00	1660.00	1616.00	1632.16	1648.48	1664.96	1681.61	1698.43	1715.42	1732.57	1749.99	1767.40	1785.08	1802.93	1820.96	1838.70	1856.55	1874.59	1891.82	1909.24	1926.60	1944.91	1962.43	1980.00	1997.61	2015.27	2032.98	2050.73	2068.51	
10	Flux de numerar	8313876.9	1556455.0	9819041.01	-1600.00	-1616.00	-1632.16	-1648.48	-1664.96	-1681.61	-1698.43	-1715.42	-1732.57	-1749.99	-1767.40	-1785.08	-1802.93	-1820.96	-1838.70	-1856.55	-1874.59	-1891.82	-1909.24	-1926.60	-1944.91	-1962.43	-1980.00	-1997.61	-2015.27	-2032.98	-2050.73	-2068.51	
11	Flux de numerar total cumulativ	8313876.9	1556455.0	9819041.01	-1600.00	-1616.00	-1632.16	-1648.48	-1664.96	-1681.61	-1698.43	-1715.42	-1732.57	-1749.99	-1767.40	-1785.08	-1802.93	-1820.96	-1838.70	-1856.55	-1874.59	-1891.82	-1909.24	-1926.60	-1944.91	-1962.43	-1980.00	-1997.61	-2015.27	-2032.98	-2050.73	-2068.51	
12	Factor de actualizare 5%	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
13	Costul de exploatare actualizat	0.00	0.00	0.00	128.00	129.38	130.57	131.88	133.20	134.53	135.87	137.23	138.61	139.99	141.39	142.81	144.23	145.68	147.14	148.61	150.09	151.58	153.07	154.56	156.06	157.57	159.04	160.54	162.04	163.54	165.04	166.54	
14	Veniturile obținute din exploatare actualizate	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
15	Raportul cost/beneficiu	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00		
0.198																																	
* anul 1 și anul 2 implementare proiectului																																	

Sensitivitatea proiectului la modificarea valorii investitiei : +5%

Nr · Cr t	Denumire cheltuieli	VALOARE - RON																																
		Implementare			Perioada exploatare																													
		anul I*	anul II*	anul III*	anul I	anul 2	anul 3	anul 4	anul 5	anul 6	anul 7	anul 8	anul 9	anul 10	anul 11	anul 12	anul 13	anul 14	anul 15	anul 16	anul 17	anul 18	anul 19	anul 20	anul 21	anul 22	anul 23	anul 24	anul 25	anul 26	anul 27	anul 28	anul 29	anul 30
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	
1	Venituri proprii din impozite si taxe locale	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2	TOTAL INTRARI DE NUMERAR	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3	Studii, documentatii si avize	53853.45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4	Licitatie PT+CS+DDE	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
5	Proiectare PT+CS	449820.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
6	Detalii de executie + verificare documentatii	18742.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
7	Licitatie lucrari	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
8	Organizare de santier	125983.66	125983.65	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
9	Amenajare pentru protectia mediului	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
10	Executie lucrari	8423382.93	8423382.95	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
11	Asistenta tehnica	126350.74	126350.74	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
12	Consultanta	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
13	Cheltuieli diverse si neprevazute	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
14	TOTAL CHELTUIELI CU INVESTITIA	9198133.28	8675717.34	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
15	Materii prime si materiale	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
16	Utilitati (energie)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
17	Intretinere si reparatii	0.00	0.00	0.00	800.00	808.00	816.08	824.24	832.48	840.80	849.21	857.70	866.28	874.94	883.69	892.53	901.46	910.47	955.99	965.55	975.21	984.96	994.81	1044.55	1055.00	1065.55	1076.21	1086.97	1141.32	1164.15	1187.43	1211.18	1235.40	1297.17
18	Salarii si asigurari sociale	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
19	Taxe si impozite	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
20	Rate plus dobanzi la credite pe termen mediu si lung	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
21	Alte cheltuieli operationale	0.00	0.00	0.00	600.00	606.00	612.06	618.18	624.36	630.60	636.91	643.28	649.71	656.21	662.77	669.40	676.09	682.85	689.68	696.58	703.55	710.59	717.70	724.88	732.13	739.45	746.84	754.31	761.85	769.47	777.16	784.93	792.78	800.71
22	TOTAL COSTURI DE EXPLOATARE A INVESTITIEI	0.00	0.00	0.00	1400.00	1414.00	1428.14	1442.42	1456.84	1471.40	1486.12	1500.98	1515.99	1531.15	1546.46	1561.93	1577.55	1593.32	1645.67	1662.13	1678.76	1695.55	1712.51	1769.43	1787.13	1805.00	1823.05	1841.28	1903.17	1933.62	1964.59	1996.11	2028.18	2097.88
23	TOTAL IESIRI DE NUMERAR	9198133.28	8675717.34	0.00	1400.00	1414.00	1428.14	1442.42	1456.84	1471.40	1486.12	1500.98	1515.99	1531.15	1546.46	1561.93	1577.55	1593.32	1645.67	1662.13	1678.76	1695.55	1712.51	1769.43	1787.13	1805.00	1823.05	1841.28	1903.17	1933.62	1964.59	1996.11	2028.18	2097.88
24	Valoarea reziduala a investitiei	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
25	Flux de numerar net	9198133.28	8675717.34	0.00	1400.00	1414.00	1428.14	1442.42	1456.84	1471.40	1486.12	1500.98	1515.99	1531.15	1546.46	1561.93	1577.55	1593.32	1645.67	1662.13	1678.76	1695.55	1712.51	1769.43	1787.13	1805.00	1823.05	1841.28	1903.17	1933.62	1964.59	1996.11	2028.18	2097.88
26	Rata de actualizare 8%	0.926	1.000	0.857	0.794	0.735	0.681	0.630	0.583	0.540	0.500	0.463	0.429	0.397	0.368	0.340	0.315	0.292	0.270	0.250	0.232	0.215	0.199	0.184	0.170	0.158	0.146	0.135	0.125	0.116	0.107	0.099	0.092	0.085
27	Flux de numerar actualizat	8517471.42	8675717.34	0.00	1111.60	1039.29	-972.56	-908.72	-849.34	-794.56	-743.06	-694.95	-650.36	-607.87	-569.10	-531.06	-496.93	-465.25	-444.33	-415.53	-389.47	-364.54	-340.79	-325.58	-303.81	-285.19	-266.17	-248.57	-237.90	-224.30	-210.21	-197.61	-186.59	-178.32
28	Valoarea actualizata neta (VAN) < 0	-17208242.32																																
29	Rata internă de rentabilitate a investitiei (RIR) < 8%	-1.79%																																

Sensitivitatea proiectului la modificarea valorii investitiei : -5%

Nr · Cr t	Denumire cheltuieli	VALOARE - RON																																
		Implementare			Perioada exploatare																													
		anul I*	anul II*	anul III*	anul 1	anul 2	anul 3	anul 4	anul 5	anul 6	anul 7	anul 8	anul 9	anul 10	anul 11	anul 12	anul 13	anul 14	anul 15	anul 16	anul 17	anul 18	anul 19	anul 20	anul 21	anul 22	anul 23	anul 24	anul 25	anul 26	anul 27	anul 28	anul 29	anul 30
0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	
1	Venituri proprii din impozite si taxe locale	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
2	TOTAL INTRARI DE NUMERAR	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
3	Studii, documentatii si avize	48724.55	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
4	Licentiate PT+CS+DDE	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
5	Proiectare PT+CS	486980.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
6	Detalii de executie + verificare documentatii	16957.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
7	Licentiate lucrari	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
8	Organizare de santier	113985.22	113985.21	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
9	Amenajare pentru protectia mediului	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
10	Executie lucrari	7621155.99	7621156.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
11	Asistenta tehnica	114317.34	114317.34	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
12	Consultanta	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
13	Cheltuieli diverse si neprevazute			0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
14	TOTAL CHELTUIELI CU INVESTITIA	8322120.60	7849458.56	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
15	Materii prime si materiale	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
16	Utilitati (energie)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
17	Intretinere si reparatii	0.00	0.00	0.00	800.00	808.00	816.08	824.24	832.48	840.80	849.21	857.70	866.28	874.94	883.69	892.53	901.46	910.47	955.99	945.55	975.21	984.96	994.81	1044.55	1055.00	1065.55	1076.21	1086.97	1141.32	1164.15	1187.43	1211.18	1235.40	1297.17
18	Salarii si asigurari sociale	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
19	Taxe si impozite	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
20	Rate plus dobanzi la credite pe termen mediu si lung	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
21	Alte cheltuieli operationale	0.00	0.00	0.00	600.00	606.00	612.06	618.18	624.36	630.60	636.91	643.28	649.71	656.21	662.77	669.40	676.09	682.85	689.68	696.58	703.55	710.59	717.70	724.88	732.13	739.45	746.84	754.31	761.85	769.47	777.16	784.93	792.78	800.71
22	TOTAL COSTURI DE EXPLOATARE A INVESTITIEI	0.00	0.00	0.00	1400.00	1414.00	1428.14	1442.42	1456.84	1471.40	1486.12	1500.98	1515.99	1531.15	1546.46	1561.93	1577.55	1593.32	1645.67	1662.13	1678.76	1695.55	1712.51	1769.43	1787.13	1805.00	1823.05	1841.28	1903.17	1933.62	1964.59	1996.11	2028.18	2097.88
23	TOTAL IESIRI DE NUMERAR	8322120.60	7849458.56	0.00	1400.00	1414.00	1428.14	1442.42	1456.84	1471.40	1486.12	1500.98	1515.99	1531.15	1546.46	1561.93	1577.55	1593.32	1645.67	1662.13	1678.76	1695.55	1712.51	1769.43	1787.13	1805.00	1823.05	1841.28	1903.17	1933.62	1964.59	1996.11	2028.18	2097.88
24	Valoarea reziduala a investitiei	-1.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
25	Flux de numerar net	8322120.60	7849458.56	0.00	1400.00	1414.00	1428.14	1442.42	1456.84	1471.40	1486.12	1500.98	1515.99	1531.15	1546.46	1561.93	1577.55	1593.32	1645.67	1662.13	1678.76	1695.55	1712.51	1769.43	1787.13	1805.00	1823.05	1841.28	1903.17	1933.62	1964.59	1996.11	2028.18	2097.88
26	Rata de actualizare 8%	0.926	1.000	0.857	0.794	0.735	0.681	0.630	0.583	0.540	0.500	0.463	0.429	0.397	0.368	0.340	0.315	0.292	0.270	0.250	0.232	0.215	0.199	0.184	0.170	0.158	0.146	0.135	0.125	0.116	0.107	0.099	0.092	0.085
27	Flux de numerar actualizat	7706283.68	7849458.56	0.00	1111.60	1039.29	-972.56	-908.72	-849.34	-794.56	-743.06	-694.95	-650.36	-607.87	-569.10	-531.06	-496.93	-465.25	-444.33	-415.53	-389.47	-364.54	-340.79	-325.58	-303.81	-285.19	-266.17	-248.57	-237.90	-224.30	-210.21	-197.61	-186.59	-178.32
28	Valoarea actualizata neta (VAN) < 0																																	
29	Rata internă de rentabilitate a investitiei (RIR) < 8%																																	
		-1.23%																																

[illegible]