

HOTĂRÂRE

privind aprobarea notei conceptuale și temei de proiectare pentru obiectivul de investiții
“Reabilitarea infrastructurii rutiere afectate de viituri în comuna Grivița, județul Vaslui”

Consiliul local Grivița, întrunit în ședință ordinară la data de 28 iunie 2019;

Având în vedere:

- H.G. nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul - cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

- avizul Comisiilor de specialitate ale Consiliului local Grivița și raportul de specialitate al compartimentului de resort din cadrul aparatului de specialitate al primarului comunei Grivița;

În temeiul dispozițiilor art. 36 alin. (2) lit. d), art. 115 alin. (1), lit. b) din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1. - Se aprobă nota conceptuală pentru obiectivul de investiții “Reabilitarea infrastructurii rutiere afectate de viituri în comuna Grivița, județul Vaslui”, conform Anexei nr. 1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. - Se aprobă tema de proiectare pentru obiectivul de investiție “Reabilitarea infrastructurii rutiere afectate de viituri în comuna Grivița, județul Vaslui”, conform Anexei nr. 2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 3. - Se împuternicește primarul comunei Grivița, doamna Munteanu Alina-Iuliana, să semneze toate documentele necesare realizării obiectivului de investiții propus prin prezenta hotărâre.

Art. 4. - Primarul comunei Grivița cu sprijinul compartimentului de resort va duce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Art. 5. - Prezenta hotărâre va fi comunicată persoanelor și instituțiilor interesate prin grija secretarului comunei.

Președinte de ședință
Consilier
Iordache Iulian-Marian

Contrasemnează
Secretar
Vătafu Bogdan Constantin

Grivița, 28 iunie 2019
Nr. 27

NOTA CONCEPTUALĂ
pentru obiectivul de investiții
“Reabilitarea infrastructurii rutiere afectate de viituri în comuna Grivița, județul Vaslui”

1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus

1.1. Denumirea obiectivului de investiții

**”REABILITAREA INFRASTRUCTURII RUTIERE AFECTATE DE VIITURI ÎN
COMUNA GRIVIȚA, JUDEȚUL VASLUI”**

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

COMPANIA NAȚIONALĂ DE INVESTIȚII – S.A.
(prin bugetul MDRAPFE pentru
PROGRAMUL NAȚIONAL DE CONSTRUCȚII DE INTERES PUBLIC SAU SOCIAL,
subprogramul ”Lucrări în primă urgență”)

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)

NU ESTE CAZUL

1.4. Beneficiarul investiției

STATUL ROMÂN

2. Necesitatea și oportunitatea obiectivului de investiții propus

2.1. Scurtă prezentare privind:

a) deficiențe ale situației actuale;

Terenul de amplasament este situat în Comuna Grivița, județul Vaslui, zonă echipată edilitar – energie electrică, telefonie.

Analizând necesitățile comunității privind starea drumurilor aflate în administrarea Comunei Grivița, se consideră prioritar pentru asigurarea cadrului de dezvoltare economico-comercial al acesteia, asigurarea colectării și dirijării apelor de suprafață cât și punerea în siguranță a apelor permanente ce traversează teritoriul administrativ al comunei.

Prin realizarea proiectului propus se asigură accesul foarte ușor către punctele de interes comun din localitate (dispensar, primărie, poliție, școala). Totodată prin asigurarea legăturii dintre drumurile existente pe toată durata anului va fi influențată benefic activitatea economico-comercială, creșterea valorii terenului, prin creșterea interesului localnicilor de a construi și reabilita locuințele, atragerea turiștilor și stoparea migrației populației active către centre urbane mai dezvoltate.

În urma inundațiilor și a viiturilor ce s-au produs în perioada iunie - iulie pe teritoriul administrativ al Comunei Grivița, Județul Vaslui s-au produs pagube însemnate datorită faptului că drumurile și podețele existente nu asigură scurgerea apelor. **Proces verbal nr.4037 din 10.07.2018 cu privire la daunele provocate de calamități**

Astfel, în cazul unor noi calamități se vor produce inundații care vor afecta terenurile învecinate dar și gospodăriile. De asemenea drumurile și podețele existente vor deveni impracticabile și locuitorii deserviți de acestea vor rămâne izolați. Precizăm faptul că în cazul producerii unui incendiu sau a unei urgențe medicale, echipajele de specialitate nu pot interveni și astfel sunt puse în pericol vieți omenești.

Chiar și în cazul unor ploi abundente circulația pe aceste drumuri și podețe existente este îngreunată sau restricționată făcând imposibilă traversarea lor în condiții de siguranță.

Grivița este o comună în județul Vaslui, Moldova, România, formată din satele Grivița (reședința), Odaia Bursucani și Trestiana. Se află la sud-est de municipiul Bârlad, pe DN24D care face legătura dintre orașele Bârlad și Galați. Prima atestare a satului datează din anul 1504. Având o suprafață totală de 6353 ha din care 276 ha intravilan și 6077 ha extravilan. Are în componența sa 1804 gospodării iar locuințe 1750.

Clima în Grivița este temperat continentală marcată de o amplitudine termică foarte mare a valorilor extreme. Sunt caracteristice masele de aer rece ale anticiclonului siberian, iar vara aerul uscat continental sau tropical. În perioada caldă a anului, seceta este un fenomen accentuat și frecvent; iarna sunt specifice inversiunile termice.

Precipitațiile sunt de circa 400-500 mm anual.

Vânturile predominante bat cu o frecvență mai mare dinspre N (19%), NV (17%), S și SE (13,5%), cu viteze medii anuale cuprinse între 1,6 și 6,5 metri pe secundă

Localitatea se află situată în partea de sud a județului Vaslui

Vecinătăți: nord - oraș Bârlad, est - comuna Frunțișeni și Vindereni, sud - comuna Bălăbănești, județul Galați, vest - comuna Tutova și Perieni

Amplasamentul studiat se încadrează în zona seismică C, perioada de control a spectrului de răspuns $T_c=0,7$ sec, și accelerația orizontală a terenului $a_g=0,15g$, regiunea fiind încadrată în gradul 6 de zonare seismică după scara MSK.

Comuna Grivița dorește reabilitarea unui număr de 16 drumuri, având o lungime totală de prox. 3,5 km.

Pe aceste drumuri lucrările de colectare și evacuare a apelor pluviale sunt deficitare sau lipsesc cu desăvârșire conducând la o evacuarea incorectă a apelor impunând astfel îmbunătățirea condițiilor de mediu.

Tronsoanele care fac obiectul prezentei documentații, au o stare de viabilitate necorespunzătoare, prezentând următoarele deficiențe:

- amplasamentul proiectului în cea mai mare parte este puternic degradat.
- partea carosabilă a drumurilor este ravenată, pe anumite porțiuni s-au constatat deplasări ale terasamentelor;
- scurgerea apelor pluviale de pe platforma drumurilor și din vecinătatea acestora nu este asigurată;
- drumurile se prezintă innoroite cu material sedimentar, aluvionar;
- caracteristicile geometrice în plan și în profil transversal nu respectă standardele și normativele în vigoare.
- apa stagnează pe partea carosabilă;
- există numeroase denivelări și gropi;
- geometria transversală și pantele longitudinale nu pot asigura scurgerea apelor;
- podețele de descarcare transversală a apelor meteorice sunt subdimensionate și puternic colmatate;
- siguranța circulației este periclitată de o geometrie neamenajată;
- pantele longitudinale (declivitățile) și cele în sens transversal nu sunt uniforme;

- geometria drumului in plan nu asigura siguranta si confortul participantilor la trafic
- în cazul drumurilor pietruite apar degradări și deformații specifice drumurilor nemodernizate cum ar fi: gropi, fâgașe, podețe colmatate.

În comuna Grivița au fost identificate o serie de necesități, cele mai semnificative fiind:

- **Accesul autovehiculelor destinate situațiilor de urgență (salvare, pompieri, poliție)**
- Desfășurarea activităților medicale și a celor de învățământ indiferent de capriciile meteorologice;
- Micșorarea factorilor de poluare a mediului;
- Asigurarea circulației rutiere și pietonale în condiții minime de siguranță și confort, în special în perioadele critice ale anului.

Având în vedere că această situație trenează de ani de zile, negăsindu-se o rezolvare până în acest moment, din motive financiare și pentru asigurarea permanentă a accesului cetățenilor cu autovehicule către locuințe, mai ales a autospecialelor pentru situații de urgență (salvare, pompieri, etc.) cât și pentru evitarea inundării locuințelor în urma revărsării apelor, se impune reabilitarea unui număr de 4 drumuri comunale, având o lungime totală de 2,942 km.

b) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții;

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

Avantajele previzionate prin realizarea obiectivului de investiții propus din punct de vedere economic, social și de mediu:

- creșterea vitezei de circulație;
- reducerea riscului de inundații în zona drumului;
- se va permite accesul în permanentă a autovehiculelor și utilajelor cetățenilor din zona către locuințe în condiții optime;
- se va asigura accesul autospecialelor pentru situații de urgență (salvare, pompieri, etc) în condiții de siguranță;
- nu vor mai fi provocate pagube materiale cetățenilor ce locuiesc în zona;
- vor fi îndeplinite condițiile privind securitatea în caz de incendii prin asigurarea corespunzătoare a căilor de acces către locuințele din zona;
- vor fi îndeplinite condițiile de intervenție rapidă la persoanele cu probleme de sănătate;
- se reduc șansele de degradare a drumului;
- 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 teritoriul comunei;
- asigurarea măsurilor pentru protecția mediului prin reducerea prafului, zgomotului, noxelor, preluarea și descărcarea apelor pluviale;
- stoparea sau diminuarea migrației populației din zona rurală către mediul urban sau în alte țări;
- atragerea și stabilirea specialiștilor necesari în administrație, sănătate, învățământ;
- asigurarea condițiilor optime pentru deplasarea copiilor către școli în condiții de confort și siguranță;
- creșterea implicit a calității vieții în mediul rural;
- accesul la principalele obiective economice, sociale, culturale și la exploatarea agricole;

- intervenția mult mai rapidă a serviciilor de asistență medicală, veterinară ce se desfășoară cu greutate;
- îmbunătățirea condițiilor de transport conduc la:
 - creșterea frecvenței școlare,
 - scăderea abandonului școlar,
 - facilitarea accesului la serviciile medicale.

c) impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții.

Dezavantajele și impactul previzionat prin nerealizarea obiectivului de investiții propus din punct de vedere economic, social și de mediu:

- circulația pe drum va fi impracticabilă de fiecare dată când ploile ajung în zona și vor fi și de lungă durată;
- locuințele cetățenilor din zona vor fi mereu inundate, ajungându-se la deteriorarea lor în timp;
- în cazul când sunt precipitații, nu va fi asigurat accesul autospecialelor pentru situații de urgență (salvare, pompieri, etc) la locuințele aflate în zona;
- prin nerealizarea obiectivului de investiții propus, Comuna Grivita riscă să rămână izolată deoarece echipajele de intervenție (Poliție, Serviciul de Ambulanță, S.M.U.R.D., etc.), aprovizionarea populației cu produse alimentare și nealimentare etc., nu mai pot fi asigurate;
- prin nerealizarea obiectivului de investiții propus, va conduce la interzicerea circulației în zonă pe timp nefavorabil, procesul de exploatare agricolă din zonă va fi oprit conducând la devalorizarea accentuată a valorii terenului agricol, stoparea posibilităților de dezvoltare economico-comerciale etc.
 - reducerea vitezei de circulație;
 - creșterea consumului de carburanți, lubrifianți, piese de schimb, reducerea duratei de viață a autovehiculelor;
 - creșterea costurilor de operare a transportului;
 - creșterea costurilor de exploatare;
 - creșterea ratei accidentelor prin adoptarea de măsuri de siguranță;
 - izolarea comunei de centrele dezvoltate apropiate;
 - neasigurarea măsurilor pentru protecția mediului prin creșterea prafului, creșterea nivelului de zgomot, a noxelor;
 - reducerea nivelului investițional și neatragerea de noi investitori autohtoni și străini, care să contribuie la dezvoltarea zonei;
 - creșterea migrației populației din zona rurală către mediul urban sau în alte țări;
 - creșterea migrației specialiștilor necesari în administrație, sănătate, învățământ;
 - crearea de noi locuri de muncă;
 - neasigurarea condițiilor optime pentru deplasarea copiilor către școli în condiții de confort și siguranță;
 - creșterea nivelului de sărăcie, a numărului persoanelor asistate social;
 - creșterea șomajului,
 - scăderea frecvenței școlare,
 - creșterea abandonului școlar.

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

Nu există în zonă obiective cu aceleași funcțiuni sau funcțiuni similare.

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

Obiectivul de investiții propus se încadrează în strategia locală de dezvoltarea a Comunei Grivita încadrându-se ca prioritate de intervenție în Planul Urbanistic General.

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

Nu este cazul.

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

- reducerea costurilor de operare a transportului;
- reducerea riscului de inundatii in zona drumului;
- se va permite accesul în permanentă a autovehiculelor si utilajelor cetatenilor din zona catre locuinte în conditii optime;
- se va asigura accesul autospecialelor pentru situatii de urgenta (salvare, pompieri, etc) in condiții de siguranta;
- nu vor mai fi provocate pagube materiale cetatenilor ce locuiesc în zona;
- vor fi îndeplinite conditiile privind securitatea in caz de incendii prin asigurarea corespunzatoare a căilor de acces catre locuintele din zona;
- vor fi îndeplinite conditiile de interventie rapida la persoanele cu probleme de sanatate;
- se reduc sansele de degradare a drumului;
- reducerea costurilor de întreținere și exploatare;
- reducerea ratei accidentelor;
- îmbunătățirea accesibilității pe teritoriul comunei;
- asigurarea măsurilor pentru protecția mediului prin reducerea prafului, zgomotului, noxelor, preluarea și descărcarea apelor pluviale;
- creșterea nivelului investițional și atragerea de noi investitori autohtoni și străini, care să contribuie la dezvoltarea zonei;
- stoparea sau diminuarea migrației populației din zona rurala către mediul urban sau în alte țări;
- atragerea și stabilirea specialiștilor necesari in administrație, sănătate, învățământ;
- crearea de noi locuri de munca;
- asigurarea condițiilor optime pentru deplasarea copiilor către școli in condiții de confort și siguranța;
- reducerea nivelului de sărăciei, a numărului persoanelor asistate social;
- intervenția mult mai rapidă a serviciilor de asistență medicală, veterinare ce se desfășoară cu greutate;
- scăderea șomajului,
- creșterea frecvenței școlare,

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

3. Estimarea suportabilității investiției publice

3.1. Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții, luându-se în considerare, după caz:

- costurile unor investiții similare realizate;

Nu există în zonă obiective cu același funcțiuni sau funcțiuni similare.

- standarde de cost pentru investiții similare.

Total valoare estimată fără T.V.A.: 4.207.050,57 lei din care:

- Cap. 1. – Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului: **0,00 lei fără T.V.A.**
- Cap. 2. – Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții: **0,00 lei fără T.V.A.**
- Cap. 3. – Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică: **316.448,50 lei fără T.V.A.**
- Cap. 4.1 - Construcții și instalații: **3.429.900,00 lei fără T.V.A.**
- Cap. 5 – Alte cheltuieli: **460.702,07 lei fără T.V.A.**

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

- Cap. 3. – Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică: **316.448,50 lei fără T.V.A, din care:**

- Cap. 3.1. – Studii de teren: **15.000,00 lei fără T.V.A;**
- Cap. 3.2 – Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize, acorduri si autorizatii: **15.000,00 lei fără TVA;**
- Cap. 3.3 – Expertizare tehnică: **5.000,00 lei fără TVA;**
- Cap. 3.4. – Certificarea performantei energetice si auditul energetic al cladirilor: **0,00 lei fără TVA;**
- Cap. 3.5. – Proiectare: **220.000,00 lei fără TVA, astfel:**
 - 3.5.1. – Tema de proiectare: 0,00 lei fără TVA;
 - 3.5.2. – Studiu de fezabilitate: 0,00 lei fără TVA;
 - 3.5.3. – Studiu de fezabilitate/documentatie de avizare a lucrarilor de interventii si deviz general: 100.000,00 lei fără TVA;
 - 3.5.4. – Documentatiile tehnice necesare in vederea obtinerii avizelor/acordurilor/autorizatiilor: 5.000,00 lei fără TVA;
 - 3.5.5. – Verificarea tehnica de calitate a proiectului tehnic si a detaliilor de executie: 5.000,00 lei fără TVA;

- 3.5.6. – Proiect tehnic si detalii de executie: 110.000,00 lei fără TVA;
- **Cap. 3.6. - Organizarea procedurilor de achizitie: 0,00 lei fără TVA;**
- **Cap. 3.7. – Consultanța SSM: 10.000,00 lei fără TVA;**
- **Cap. 3.8. – Asistență tehnică: 51.448,50 lei fără TVA, astfel:**
 - 3.8.1. - Asistenta tehnica din partea proiectantului: 17.149,50 lei fără TVA;
 - 3.8.2. - Dirigentie de santier: 34.299,00 lei fără TVA;

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

Surse financiare din fonduri bugetare:

Compania Națională De Investiții – S.A. (prin Bugetul MDRAPFE Pentru Programul Național de Construcții de Interes Public sau Social, Subprogramul ”Lucrări în Primă Urgență”)

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

Strazile din Comuna Grivita jud. Vaslui, în lungime totală de aprox. 3,5 km propuse pentru reabilitare, se afla în intravilanul si extravilanul Comunei Grivita Județul Vaslui și se regăsesc în Monitorul oficial al României Anul XIV nr. 633 bis, 27 august 2002, anexa 37 însușit de Consiliul Local al Comunei GRIVIȚA prin Hotărârea nr.14/2001.

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

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

Strazile din Comuna Grivita jud. Vaslui, în lungime totală de 3,5 km propuse pentru reabilitare, se afla în intravilanul Comunei Grivita, Județul Vaslui și se regăsesc în Monitorul oficial al României Anul XIV nr. 633 bis, 27 august 2002, anexa 37 însușit de Consiliul Local al Comunei GRIVIȚA prin Hotărârea nr.14/2001.

Lungimea totală a Strazilor propuse pentru reabilitare este de aprox. 3,5 km, acestea prezentând o ampriză variabilă de la 4,00 la 7,50 m.

c) surse de poluare existente în zonă;

Obiectivul în sine nu afectează calitatea apelor, a aerului, solului, subsolului. Impactul în urma realizării investiției este unul pozitiv, având influențe favorabile asupra mediului prin reducerea prafului din atmosferă, a noxelor și reducerea consumului de combustibil fosil.

d) particularități de relief;

Grivița este o comună în județul Vaslui, Moldova, România, formată din satele Grivița (reședința), Odaia Bursucani și Trestiana. Se află la sud-est de municipiul Bârlad, pe DN24D care face legătura dintre orașele Bârlad și Galați. Prima atestare a satului datează din anul 1504. Având o suprafață totală de 6353 ha din care 276 ha intravilan și 6077 ha extravilan. Are in componența sa 1804 gospodării iar locuințe 1750.

Clima în Grivița este temperat continentală marcată de o amplitudine termică foarte mare a valorilor extreme. Sunt caracteristice masele de aer rece ale anticiclonului siberian, iar vara aerul uscat continental sau tropical. În perioada caldă a anului, seceta este un fenomen accentuat și frecvent; iarna sunt specifice inversiunile termice.

Precipitațiile sunt de circa 400-500 mm anual.

Vânturile predominante bat cu o frecvență mai mare dinspre N (19%), NV (17%), S și SE (13,5%), cu viteze medii anuale cuprinse între 1,6 și 6,5 metri pe secundă

Localitatea se află situată în partea de sud a județului Vaslui

Vicinătăți: nord - oraș Bârlad, est - comuna Frunțișeni și Vindereni, sud - comuna Bălăbănești, județul Galați, vest - comuna Tutova și Perieni

Amplasamentul studiat se încadrează în zona seismică C, perioada de control a spectrului de răspuns $T_c=0,7$ sec, și accelerația orizontală a terenului $a_g=0,15g$, regiunea fiind încadrată în gradul 6 de zonare seismică după scara MSK.

Comuna Grivita dorește reabilitarea unui număr de 16 strazi, având o lungime totală de 3,5 km.

Pe aceste Strazi lucrările de colectare și evacuare a apelor pluviale sunt deficitare sau lipsesc cu desăvârșire conducând la o evacuarea incorectă a apelor impunând astfel îmbunătățirea condițiilor de mediu.

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

Pe traseul studiat se regăsesc următoarele tipuri de utilități:

- rețea de distribuție energie electrică aeriană/îngropată;
- rețea de alimentare cu apă și canalizare îngropată.

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

În această fază nu au putut fi identificate rețele edilitare care să necesite lucrări de relocare sau punere în siguranță a acestora.

g) posibile obligații de servitute;

Suprafața ocupată de obiectiv nu necesită exproprieri și nu face obiectul unor litigii în curs de soluționare în instanțele judecătorești.

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

În această fază nu au fost identificate construcții existente care să necesite lucrări de relocare sau punere în siguranță a acestora ca urmare a implementării obiectivului de investiții.

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

Lucrările prevăzute a se executa la implementarea obiectivului de investiții propus se încadrează în prevederile Planului Urbanistic General al Comunei Grivita, județul Vaslui.

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

În zona învecinată obiectivului de investiții cât și pe amplasamentul acestuia nu au fost identificate monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice.

Amplasamentul propus nu se află în interiorul unei arii sau zone protejate.

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

a) destinație și funcțiuni;

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

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

La elaborarea documentațiilor se vor respecta cerințele din Expertiza Tehnică, precum și reglementările tehnice în vigoare privitoare la modernizarea drumurilor publice și de proiectare a lucrărilor de drumuri

- Legea 10/24 ian. 1995, privind calitatea în construcții;
- Legea 82/1998 – de aprobare a OG nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor;
- Ordin 212/145 din 27.09.2002 al ministrului agriculturii, alimentației și pădurilor și al ministrului administrației publice, pentru aprobarea Normelor tehnice de întocmire a proiectelor de organizare a teritoriului exploatațiilor agricole;
- Instrucțiuni departamentale PD 177 / 2001 .

Situația proiectată

Soluția de reabilitare adoptată, prevede realizarea unor strazi care să satisfacă cerințele actuale și de perspectivă ale utilizatorilor prin realizarea unui sistem rutier modern, realizat dintr-o succesiune de straturi rutiere alcătuite din strat de forma, strat de fundație din balast, strat se bază din piatră spartă, strat de legătura din mixtura asfaltică tip BADPC 22,40, strat de uzura din mixtura asfaltică tip BAPC 16, a cărei durată de exploatare va fi sporită prin colectarea și evacuarea corespunzătoare a apelor meteorice și printr-o întreținere curentă și periodică corespunzătoare.

Prin adoptarea unor soluții tehnice (profil transversal și structură rutieră), se încadrează în prevederile Legii 82/1998 pentru aprobarea OG 43/1997, privind regimul juridic al drumurilor și Normele Tehnice privind proiectarea, construirea, reabilitarea, modernizarea, întreținerea, repararea, administrarea și exploatarea drumurilor publice, corespunzător categoriei funcționale a drumului.

Traseul proiectat respectă traseul strazilor existente, urmărindu-se:

- evitarea demolărilor și a exproprierilor;
- îmbunătățirea elementelor geometrice a curbilor și a racordărilor la intersecțiile existente;
- siguranță în circulație, prin asigurarea vizibilității corespunzătoare;
- cota superioară a părții carosabile (linia roșie proiectată) este în mare măsură apropiată de cea din profilul longitudinal a strazilor dar, prin amenajări corespunzătoare care să permită scoaterea de sub influența apelor de suprafață a zonelor de circulație;
- asigurarea corespunzătoare a lățimii și a pantelor transversale de 2,5 % pentru partea carosabilă și 4,0 % pe acostamente, în vederea asigurării scurgerii apelor pluviale.

Păstrarea actualului amplasament, nu conduce la costuri suplimentare legate de exproprieri de terenuri, mutări de rețele, lucrări de amenajare a terenului, lucrări care la ora actuală dacă ar trebui făcute ar consuma sume importante de bani.

Totodată pe traseul studiat nu există alunecări de teren, traseul propus prin prezenta documentație fiind optim pentru realizarea unor căii de comunicație cu acces la toate obiectivele existente în zonă (rețeaua de drumuri județene și naționale, unități administrativ-teritoriale, etc.).

Conform regimului juridic al drumurilor și Normelor Tehnice privind proiectarea, construirea, reabilitarea, modernizarea, întreținerea, repararea, administrarea și exploatarea drumurilor publice, corespunzător categoriei funcționale a drumului s-au respectat la proiectare recomandările și măsurile specifice.

Note de calcul

Soluția de reabilitare adoptată, prevede realizarea unor drumuri, care să satisfacă cerințele actuale și de perspectivă ale utilizatorilor, a cărei durată de exploatare va fi sporită printr-o întreținere curentă și periodică corespunzătoare ce va fi asigurată de către comuna Vlădeni.

Dimensionarea sistemului rutier, se realizează în conformitate cu prevederile „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suplă și semirigide (metoda analitică)” indicativ PD 177-2001 și cu ajutorul programului de calcul Calderom 2000, pentru o perioadă de perspectivă de 15 ani și un sistem rutier alcătuit din:

- strat de forma din balast;
- strat de fundație din balast;
- strat de bază din piatră spartă;
- strat de legătură din mixtură asfaltică;
- strat de uzură din mixtură asfaltică.

Lucrarile de reabilitare a strazilor se vor realiza cu un sistem rutier și un profil transversal corespunzător categoriei funcționale a drumului.

Infrastructură drum

Infrastructura este alcătuită din următoarele straturi:

- strat de forma din balast
- strat de fundație din balast;
- strat de bază din piatră spartă;

Se prevede execuția terasamentelor, pentru aducerea strazilor și strazilor, la cotele proiectate din profilul longitudinal, cu lucrări de umpluturi – săpături, necesare pentru realizarea taluzelor de rambleu și debleu.

Aceste lucrări prevăd săpături mecanice cu buldozerul și excavatorul, cu compensarea, în limita posibilităților, a săpăturilor prin deplasarea pământului direct în zonele de umplutură.

Lucrările de fundație, constau în realizarea straturilor de fundație cu dimensiunile conform profilului transversal tip și definitivarea execuției acostamentelor, pe toată lățimea lor.

Înainte de realizarea stratului de balast, se vor executa mecanizat o serie de lucrări pregătitoare, care constau în reprofilarea, scarificarea și cilindrarea stratului suport existent astfel încât patul drumului să aibă asigurate deverele și pantele prevăzute.

Execuția stratului de fundație din balast, se va face după încheierea stratului de forma din balast. Așternerea se va face mecanizat pe toată lățimea platformei drumurilor, stratul de balast având și rol drenant, cu respectarea prescripțiilor tehnice din CD 148/2003, privind execuția straturilor de fundație din balast.

Peste stratul de balast se va executa îmbrăcăminte de piatră spartă, de min. 12 cm grosime, executat mecanizat.

Acostamentele se vor realiza din balast cu o pantă transversală de 4,0 % către șanțuri/rigole.

La terminarea lucrărilor de terasamente se prevede finisarea taluzurilor în funcție de natura terenului, conf. STAS 2914/84 și STAS 2916/87, care să asigure evacuarea rapidă a apelor și eliminarea punctelor cu băltiri.

Suprastructură drum

Suprastructura, realizată din straturi din mixtură asfaltică, având următoarea succesiune de straturi:

- strat de legătură din mixtura asfaltică;
- strat de uzura din mixtura asfaltică.

Hidraulică drum

Colectarea și evacuarea apelor provenite din precipitații se face prin rigole din beton și/sau rigole din pământ, iar descărcarea acestora, prin podețe transversale și laterale, care s-au proiectat și dimensionat în conformitate cu „Normativ privind adaptarea la teren a proiectelor tip de podețe pentru drumuri indicativ P 19-2003” și cu „Normativ privind proiectarea hidraulică a podurilor și podețelor indicativ PD 95-2002”.

Podețele transversale și laterale se vor realiza din elemente prefabricate, respectiv tuburi de tip PREMO, iar fundația, timpanele și camerele de captare se vor executa monolit, din beton de ciment.

Semnalizare rutieră

Pentru asigurarea siguranței circulației s-a prevăzut semnalizare verticală realizată din indicatoare de circulație.

Indicatoarele de reglementare a circulației, vor fi amplasate în conformitate cu SR 1848/1-2011.

Drumuri laterale

Pentru menținerea curățeniei, esteticii rutiere și condițiilor optime de exploatare a strazilor după reabilitare, se vor amenaja drumurile laterale.

Lucrări auxiliare

- acostamente balastate și betonate, cu o pantă transversală de 4 %, către santuri/rigole;
- rigole de acostament;
- rigole carosabile;
- rigole noi din pământ;
- rigole betonate;
- podețe laterale tubulare, podețe transversale tubulare;
- semnalizare rutieră verticală.

PARAMETRI TEHNICI

Selecția și analiza alternativelor optime de execuție

Din pct. de vedere tehnico – economic, soluția optimă pentru sporirea condițiilor de circulație în vederea realizării investiției este reabilitarea strazilor.

Caracteristici principale

Structura rutieră propusă a fi executată este compusă din :

- strat de forma din balast;
- strat de fundație din balast;
- strat de bază din piatră spartă;
- strat de legătură din mixtură asfaltică;
- strat de uzură din mixtură asfaltică.

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

În conformitate cu durata normală de funcționare de 20 – 30 ani, potrivit din clasificarea mijloacelor fixe utilizate în economie și duratele normale de funcționare ale acestora, care corespund cu duratele de amortizare în ani, aferente regimului de amortizare liniar.

d) nevoi/solicitări funcționale specifice.

Drumurile modernizate prin prezentul obiectiv de investiții vor asigura legătura între diferitele zone ale comunei cu exploatarea agricole, agenți economici și alte căi de comunicații.

7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:

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

Nu este cazul.

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

În conformitate cu prevederile Legii 10 – privind calitatea în construcții – art. 18 se precizează :

◦ intervențiile la construcțiile existente se referă la lucrări de reconstruire, consolidare, transformare, extindere, desființare parțială, precum și la lucrări de reparații, care se fac numai pe baza unui proiect avizat de proiectantul inițial al clădirii sau a unei **expertize tehnice** întocmite de un expert tehnic atestat, și se consemnează obligatoriu în cartea tehnică a construcției.

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

TEMA DE PROIECTARE
pentru obiectivul de investiții
“Reabilitarea infrastructurii rutiere afectate de viituri în comuna Grivița, județul Vaslui”

1. Informații generale privind obiectivul de investiții propus

1.2. Denumirea obiectivului de investiții

**„REABILITAREA INFRASTRUCTURII RUTIERE AFECTATE DE VIITURI ÎN
COMUNA GRIVIȚA, JUDEȚUL VASLUI”**

1.2. Ordonator principal de credite/investitor

COMPANIA NAȚIONALĂ DE INVESTIȚII – S.A.
(prin bugetul MDRAPFE pentru
PROGRAMUL NAȚIONAL DE CONSTRUCȚII DE INTERES PUBLIC SAU SOCIAL,
subprogramul ”Lucrări în primă urgență”)

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)

NU ESTE CAZUL

1.4. Beneficiarul investiției

STATUL ROMÂN

1.5. Elaboratorul temei de proiectare.

SC RIVA SYSTEMS SRL

CUI: RO 33983780; NR. REG. COM. J22/64/2015

2. Date de identificare a obiectivului de investiții

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

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

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

Grivița este o comună în județul Vaslui, Moldova, România, formată din satele Grivița (reședința), Odaia Bursucani și Trestiana. Se află la sud-est de municipiul Bârlad, pe DN24D care face legătura dintre orașele Bârlad și Galați. Prima atestare a satului datează din anul 1504. Având o suprafață totală de 6353

ha din care 276 ha intravilan și 6077 ha extravilan. Are în componența sa 1804 gospodării iar locuințe 1750.

Clima în Grivița este temperat continentală marcată de o amplitudine termică foarte mare a valorilor extreme. Sunt caracteristice masele de aer rece ale anticiclonului siberian, iar vara aerul uscat continental sau tropical. În perioada caldă a anului, seceta este un fenomen accentuat și frecvent; iarna sunt specifice inversiunile termice.

Precipitațiile sunt de circa 400-500 mm anual.

Vânturile predominante bat cu o frecvență mai mare dinspre N (19‰), NV (17‰), S și SE (13,5‰), cu viteze medii anuale cuprinse între 1,6 și 6,5 metri pe secundă

Localitatea se află situată în partea de sud a județului Vaslui

Vecinătăți: nord - oraș Bârlad, est - comuna Frunțișeni și Vindereni, sud - comuna Bălăbănești, județul Galați, vest - comuna Tutova și Perieni

Amplasamentul studiat se încadrează în zona seismică C, perioada de control a spectrului de răspuns $T_c=0,7$ sec, și accelerația orizontală a terenului $a_g=0,15g$, regiunea fiind încadrată în gradul 6 de zonare seismică după scara MSK.

Comuna Grivița dorește reabilitarea unui număr de 16 drumuri, având o lungime totală de prox. 3,5 km.

Pe aceste drumuri lucrările de colectare și evacuare a apelor pluviale sunt deficitare sau lipsesc cu desăvârșire conducând la o evacuarea incorectă a apelor impunând astfel îmbunătățirea condițiilor de mediu.

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

- Grivița este o localitate din județul Vaslui.
- Localitatea se află situată în partea de sud a județului Vaslui
- Vecinătăți: nord - oraș Bârlad, est - comuna Frunțișeni și Vindereni, sud - comuna Bălăbănești, județul Galați, vest - comuna Tutova și Perieni

c) surse de poluare existente în zona:

Obiectivul în sine nu afectează calitatea apelor, a aerului, solului, subsolului. Impactul în urma realizării investiției este unul pozitiv, având influențe favorabile asupra mediului prin reducerea prafului din atmosferă, a noxelor și reducerea consumului de combustibil fosil.

d) particularități de relief:

Grivița este o comună în județul Vaslui, Moldova, România, formată din satele Grivița (reședința), Odaia Bursucani și Trestiana. Se află la sud-est de municipiul Bârlad, pe DN24D care face legătura dintre orașele Bârlad și Galați. Prima atestare a satului datează din anul 1504. Având o suprafață totală de 6353 ha din care 276 ha intravilan și 6077 ha extravilan. Are în componența sa 1804 gospodării iar locuințe 1750.

Clima în Grivița este temperat continentală marcată de o amplitudine termică foarte mare a valorilor extreme. Sunt caracteristice masele de aer rece ale anticiclonului siberian, iar vara aerul uscat continental sau tropical. În perioada caldă a anului, seceta este un fenomen accentuat și frecvent; iarna sunt specifice inversiunile termice.

Precipitațiile sunt de circa 400-500 mm anual.

Vânturile predominante bat cu o frecvență mai mare dinspre N (19‰), NV (17‰), S și SE (13,5‰), cu viteze medii anuale cuprinse între 1,6 și 6,5 metri pe secundă

Localitatea se află situată în partea de sud a județului Vaslui

Vecinătăți: nord - oraș Bârlad, est - comuna Frunțișeni și Vindereni, sud - comuna Bălăbănești, județul Galați, vest - comuna Tutova și Perieni

Amplasamentul studiat se încadrează în zona seismică C, perioada de control a spectrului de răspuns $T_c=0,7$ sec, și accelerația orizontală a terenului $a_g=0,15g$, regiunea fiind încadrată în gradul 6 de zonare seismică după scara MSK.

e) nivel de echipare tehnico-edilitară al zonei și posibilități de asigurare a utilitatilor:

Pe traseul studiat se regăsesc următoarele tipuri de utilități:

- rețea de distribuție energie electrică aeriană/îngropată;
- rețea de alimentare cu apă și canalizare îngropată.

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

În această fază nu au putut fi identificate rețele edilitare care să necesite lucrări de relocare sau punere în siguranță a acestora.

g) posibile obligații de servitute:

Suprafață ocupată de obiectiv nu necesită exproprieri și nu face obiectul unor litigii în curs de soluționare în instanțele judecătorești.

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

În această fază nu au fost identificate construcții existente care să necesite lucrări de relocare sau punere în siguranță a acestora ca urmare a implementării obiectivului de investiții.

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

Lucrările prevăzute a se executa la implementarea obiectivului de investiții propus se încadrează în prevederile Planului Urbanistic General al Comunei Grivita, județul Vaslui.

j) existența de monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată:

În zona învecinată obiectivului de investiții cât și pe amplasamentul acestuia nu au fost identificate monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice.

Amplasamentul propus nu se află în interiorul unei arii sau zone protejate.

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

a) destinație și funcțiuni:

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

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

La elaborarea documentațiilor se vor respecta cerințele din Expertiza Tehnică, precum și reglementările tehnice în vigoare privitoare la modernizarea drumurilor publice și de proiectare a lucrărilor de drumuri

- Legea 10/24 ian. 1995, privind calitatea în construcții;
- Legea 82/1998 – de aprobare a OG nr. 43/1997 privind regimul juridic al drumurilor;
- Ordin 212/145 din 27.09.2002 al ministrului agriculturii, alimentației și pădurilor și al ministrului administrației publice, pentru aprobarea Normelor tehnice de întocmire a proiectelor de organizare a teritoriului exploatațiilor agricole;
- Instrucțiuni departamentale PD 177 / 2001 .

Situația proiectată

Soluția de reabilitare adoptată, prevede realizarea unor strazi care să satisfacă cerințele actuale și de perspectivă ale utilizatorilor prin realizarea unui sistem rutier modern, realizat dintr-o succesiune de straturi rutiere alcătuite din strat de forma, strat de fundație din balast, strat se bază din piatră spartă, strat de legătura din mixtura asfaltică tip BADPC 22,40, strat de uzura din mixtura asfaltică tip BAPC 16, a cărei durată de exploatare va fi sporită prin colectarea și evacuarea corespunzătoare a apelor meteorice și printr-o întreținere curentă și periodică corespunzătoare.

Prin adoptarea unor soluții tehnice (profil transversal și structură rutieră), se încadrează în prevederile Legii 82/1998 pentru aprobarea OG 43/1997, privind regimul juridic al drumurilor și Normele Tehnice privind proiectarea, construirea, reabilitarea, modernizarea, întreținerea, repararea, administrarea și exploatarea drumurilor publice, corespunzător categoriei funcționale a drumului.

Traseul proiectat respectă traseul strazilor existente, urmărindu-se:

- evitarea demolărilor și a exproprierilor;
- îmbunătățirea elementelor geometrice a curbilor și a racordărilor la intersecțiile existente;
- siguranță în circulație, prin asigurarea vizibilității corespunzătoare;
- cota superioară a părții carosabile (linia roșie proiectată) este în mare măsură apropiată de cea din profilul longitudinal a strazilor dar, prin amenajări corespunzătoare care să permită scoaterea de sub influența apelor de suprafață a zonelor de circulație;
- asigurarea corespunzătoare a lățimii și a pantelor transversale de 2,5 % pentru partea carosabilă și 4,0 % pe acostamente, în vederea asigurării scurgerii apelor pluviale.

Păstrarea actualului amplasament, nu conduce la costuri suplimentare legate de exproprieri de terenuri, mutări de rețele, lucrări de amenajare a terenului, lucrări care la ora actuală dacă ar trebui făcute ar consuma sume importante de bani.

Totodată pe traseul studiat nu există alunecări de teren, traseul propus prin prezenta documentație fiind optim pentru realizarea unor căi de comunicație cu acces la toate obiectivele existente în zonă (rețeaua de drumuri județene și naționale, unități administrativ-teritoriale, etc.).

Conform regimului juridic al drumurilor și Normelor Tehnice privind proiectarea, construirea, reabilitarea, modernizarea, întreținerea, repararea, administrarea și exploatarea drumurilor publice, corespunzător categoriei funcționale a drumului s-au respectat la proiectare recomandările și măsurile specifice.

Note de calcul

Soluția de reabilitare adoptată, prevede realizarea unor drumuri, care să satisfacă cerințele actuale și de perspectivă ale utilizatorilor, a cărei durată de exploatare va fi sporită printr-o întreținere curentă și periodică corespunzătoare ce va fi asigurată de către comuna Vlădeni.

Dimensionarea sistemului rutier, se realizează în conformitate cu prevederile „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (metoda analitică)” indicativ PD 177-2001 și cu ajutorul programului de calcul Calderom 2000, pentru o perioadă de perspectivă de 15 ani și un sistem rutier alcătuit din:

- strat de forma din balast;
- strat de fundație din balast;
- strat de bază din piatră spartă;

- strat de legătură din mixtură asfaltică;
- strat de uzură din mixtură asfaltică.

Lucrarile de reabilitare a strazilor se vor realiza cu un sistem rutier și un profil transversal corespunzător categoriei functionale a drumului.

Infrastructură drum

Infrastructura este alcătuită din următoarele straturi:

- strat de forma din balast
- strat de fundație din balast;
- strat de bază din piatră spartă;

Se prevede execuția terasamentelor, pentru aducerea strazilor și strazilor, la cotele proiectate din profilul longitudinal, cu lucrări de umpluturi – săpături, necesare pentru realizarea taluzelor de rambleu și debleu.

Aceste lucrări prevăd săpături mecanice cu buldozerul și excavatorul, cu compensarea, în limita posibilităților, a săpăturilor prin deplasarea pământului direct în zonele de umplutură.

Lucrările de fundație, constau în realizarea straturilor de fundație cu dimensiunile conform profilului transversal tip și definitivarea execuției acostamentelor, pe toată lățimea lor.

Înainte de realizarea stratului de balast, se vor executa mecanizat o serie de lucrări pregătitoare, care constau în reprofilarea, scarificarea și cilindrarea stratului suport existent astfel încât patul drumului să aibă asigurate deverele și pantele prevăzute.

Execuția stratului de fundație din balast, se va face după încheierea stratului de forma din balast. Așternerea se va face mecanizat pe toată lățimea platformei drumurilor, stratul de balast având și rol drenant, cu respectarea prescripțiilor tehnice din CD 148/2003, privind execuția straturilor de fundație din balast.

Peste stratul de balast se va executa îmbrăcăminte de piatră spartă, de min. 12 cm grosime, executat mecanizat.

Acostamentele se vor realiza din balast cu o pantă transversală de 4,0 % către șanțuri/rigole.

La terminarea lucrărilor de terasamente se prevede finisarea taluzurilor în funcție de natura terenului, conf. STAS 2914/84 și STAS 2916/87, care să asigure evacuarea rapidă a apelor și eliminarea punctelor cu bălțiri.

Suprastructură drum

Suprastructura, realizată din straturi din mixtură asfaltică, având următoarea succesiune de straturi:

- strat de legătură din mixtura asfaltică;
- strat de uzura din mixtura asfaltică.

Hidraulică drum

Colectarea și evacuarea apelor provenite din precipitații se face prin rigole din beton și/sau rigole din pământ, iar descărcarea acestora, prin podețe transversale și laterale, care s-au proiectat și dimensionat în conformitate cu „Normativ privind adaptarea la teren a proiectelor tip de podețe pentru drumuri indicativ P 19-2003” și cu „Normativ privind proiectarea hidraulică a podurilor și podețelor indicativ PD 95-2002”.

Podețele transversale și laterale se vor realiza din elemente prefabricate, respectiv tuburi de tip PREMO, iar fundația, timpanele și camerele de captare se vor executa monolit, din beton de ciment.

Semnalizare rutieră

Pentru asigurarea siguranței circulației s-a prevăzut semnalizare verticală realizată din indicatoare de circulație.

Indicatoarele de reglementare a circulației, vor fi amplasate în conformitate cu SR 1848/1-2011.

Drumuri laterale

Pentru menținerea curățeniei, esteticii rutiere și condițiilor optime de exploatare a strazilor după reabilitare, se vor amenaja drumurile laterale.

Lucrări auxiliare

- acostamente balastate și betonate, cu o pantă transversală de 4 %, către santuri/rigole;
- rigole de acostament;
- rigole carosabile;
- rigole noi din pamant;
- rigole betonate;
- podețe laterale tubulare, podețe transversale tubulare;
- semnalizare rutieră verticală.

PARAMETRI TEHNICI

Selecția și analiza alternativelor optime de execuție

Din pct. de vedere tehnico – economic, soluția optimă pentru sporirea condițiilor de circulație în vederea realizării investiției este reabilitarea strazilor.

Caracteristici principale

Structura rutieră propusă a fi executată este compusă din :

- strat de forma din balast;
- strat de fundație din balast;
- strat de bază din piatră spartă;
- strat de legătură din mixtură asfaltică;
- strat de uzură din mixtură asfaltică.

c) nivelul de echipare, de finisare și de dotare, exigente tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare:

Sa asigure durabilitatea și siguranța traficului rutier.

d) număr estimat de utilizatori:

În funcție de inventarul traficului.

e) durata minimă de funcționare, apreciată corespunzător destinației funcțiilor propuse:

În conformitate cu durata normală de funcționare de 20-30 de ani , potrivit din clasificarea mijloacelor fixe utilizate în economie și duratele normale de funcționare ale acestora, care corespund cu duratele de amortizare în ani, aferente regimului de amortizare liniar;

f) nevoi/solicitări funcționale specifice:

Drumurile modernizate prin prezentul obiectiv de investiții vor asigura legătura între diferitele zone ale comunei cu exploatarea agricole, agenți economici și alte căi de comunicații.

g) corelarea soluțiilor tehnice cu condițiile urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului:

Nu există condiționări deosebite, urbanistice și de protecția mediului.

2.4. Cadrul legislativ aplicabil si impunerile ce rezulta din aplicarea acestuia

Stabilirea prin proiect a exigentelor astfel ca pe întreaga durata a construcției să se poată realiza și menține cerințele fundamentale stabilite la art.5 din Legea nr.10/1995, actualizată.

Stabilirea categoriei de importanță a investiției în conformitate cu Regulamentul aprobat de H.G. nr. 766/2013.

Elaborarea proiectelor, pe faze de proiectare potrivit conținutului-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, reglementate de H.G. nr.907/2016.