

HOTĂRÂRE;

referitor la : APROBAREA INDICATORILOR TEHNICO-ECONOMICI AI PROIECTULUI
"MODERNIZAREA REȚELEI DE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA GOSTAVĂȚU,
JUDEȚUL OLT"

Având în vedere,

- prevederile art 20 și 21 din Legea-cadru a descentralizării nr.195/2006;
 - prevederile art. 36 alin. 2 lit. b) și d) din din Legea Nr.215/2001 – Legea administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
 - prevederile Legii nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
 - prevederile art. 43 alin. 4 din Legea nr. 24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare;
 - raportul nr. 4584/14.11.2016 al biroului contabilitate din cadrul primăriei privind susținerea proiectului de hotărâre referitor la aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai proiectului "Modernizarea rețelei de drumuri de interes local comuna Gostavățu, județul Olt".
 - raportul de avizare nr. 4625/16.11.2016 al comisiei pentru programe de dezvoltare economico-socială; buget-finanțe; administrarea domeniului public și privat al comunei; agricultură; gospodărie comunală; protecția mediului; servicii și comerț;
 - documentația tehnică de avizare indicatori tehnico-economici, întocmită de proiectant.
- În temeiul art. 36(4) lit. „d”, art.45(1) și ale art. 115(1) lit. „b” din Legea Nr.215/2001 – Legea administrației publice locale, cu modificările și completările ulterioare;

CONSILIUL LOCAL AL COMUNEI GOSTAVĂȚU, JUDEȚUL OLT,

HOTĂRĂȘTE:

Art.1: Se aprobă indicatorii tehnico-economici ai proiectului "Modernizarea rețelei de drumuri de interes local comuna Gostavățu, județul Olt", denumit în continuare Proiectul, astfel:

Indicatorii tehnici ai proiectului:

- Lungimea totală a drumurilor clasificate proiectate, L=11,678 km, din care:
 - străzi rurale, L=11,678 km.

Indicatorii economici ai proiectului:

- Valoarea totală(inclusiv TVA) este de 94.284 euro, la schimbul de referință al BCR de 4,4523 lei/euro, la data de 30.09.2016;
- Valoarea totală(inclusiv TVA) C+M este de 8.294.004 lei, echivalentul a 1.862.858 euro, la schimbul de referință al BCR de 4,4523 lei/euro, la data de 30.09.2016.

Durata de execuție: 12 luni calendaristice.

Art.2: Prezenta hotărâre se va comunica compartimentului contabilitate din cadrul primăriei, pentru aducerea la îndeplinire, Instituției Prefectului județului Olt și se aduce la cunoștință publică prin afișare la sediul Primăriei comunei Gostavățu.

GOSTAVĂȚU,
Nr. 23 / 17.11, 2016



CONTRASEMNEAZĂ;
p. SECRETAR;
Preda Costel

Prezenta hotărâre a fost adoptată cu 9 voturi pentru, — voturi împotriva și 2 abțineri.



TOPOGEOMED PROIECT S.R.L.

ATELIER PROIECTARE INGINERIE CIVILA
Sat BUSU, comuna GRECESTI, str. PRINCIPALA BUSU, nr. 59
J16/110/2016, CUI 35461759

Cont RO13TREZ2915069XXX019372 Trezoreria Craiova
Cont RO57BTRLRONCRT0334901801 Banca Transilvania
email: topogeomed@gmail.com, tel: 0729-981849

SISTEM MANAGEMENT CALITATE
Certificat seria F nr. 0240085
SISTEM MANAGEMENT MEDIU
Certificat seria I nr. 00195214
SISTEM MANAGEMENT SSM
Certificat seria I nr. 00195177

Faza: DAITE

DOCUMENTATIE AVIZARE INDICATORI TEHNICO - ECONOMICI

DATE GENERALE:

1. **Denumirea obiectului de investitii:**

**MODERNIZAREA RETELEI DE DRUMURI DE INTERES LOCAL
COMUNA GOSTAVATU, JUDETUL OLT**

2. **Amplasamentul: Romania, regiunea Oltenia, judetul Olt, comuna Gostavatu**

3. **Titularul investitiei: COMUNA GOSTAVATU, JUDETUL OLT**

4. **Beneficiarul investitiei: COMUNA GOSTAVATU, JUDETUL OLT**

5. **Proiectant general: OPRANESCU STEFAN FANEL INTREPRINDERE INDIVIDUALA**

6. **Proiectant de specialitate: TOPOGEOMED PROIECT SRL**

7. **Valoarea investitiei (cu TVA):**

9.693.131 lei

din care C+M:

8.294.004 lei

8. **Amplasamentul: comuna GOSTAVATU, judetul OLT**

Comuna Gostavatu este situata în partea estica a judetului Olt in Campia Romanatilor, la o distanta de 61 km de orasul resedinta de judet Slatina si la 18 km de orasul Caracal, orasul cel mai apropiat de aceasta.

Unitatea administrativa teritoriala cupa o suprafata de 46 km², întinzandu-se de-a lungul raului Olt pe o lungime de 7,5 km.

Vecinatati:

-la nord cu comuna Stoenesti,

-la sud cu comuna Babiciu,

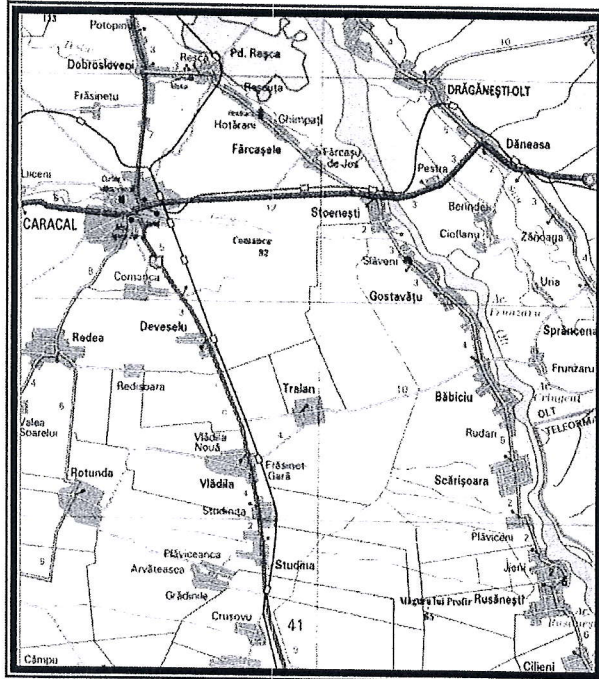
-la est cu comunele Daneasa si Sprâncenata,

-la vest cu comunele Deveselu si Traian.

Comuna Gostavatu este formata din satele: Gostavatu si Slaveni.

Legaturile dintre satele componente ale comunei cat si a strazilor rurale din interiorul comunei si spre municipiul resedinta de judet si unitatile administrativ teritoriale invecinate se realizeaza prin intermediul drumului DJ 642 Dobrosloveni (DN 64) - Resca - Hotarani - Ghimpatii - Farcasele - Farcasu de Jos - Stoenesti - Slaveni - Gostavatu - Babiciu - Rudari - Scarisoara - Plaviceni - Jieni - Rusanesti - Cilieni - Potlogeni - Tia Mare - Doanca - Izbiceni - Giuvarasti - Limita Jud. Teleorman.

Comuna Gostavatu apartine Campiei Romanatiului, subunitate a Campiei Olteniei, in marginea estica a subdiviziunii geografice numita Campul Leu-Rotunda. Acest camp este o prelungire spre sud a Piemontului Getic si are aspect peninsular fiind inconjurat la est de Olt, la sud de Dunare si la vest de Jiu.



Nivelul campului are 120-130 m altitudine absoluta iar terasa Caracal 90-93 m fata de nivelul marii. Contactul dintre acestea este marcat prin prezenta satelor care se insira de la Caracal pana la Urzica, formand un arc de convexitate spre sud-est. Terasa Caracal de 27-35 m, este una din terasele Oltului ce se racordeaza la acelasi nivel de terasa a Dunarii cu terasa Bailesti. Vatra orasului si partea de vest a extravilanului se afla pe campul inalt, iar zona preindustrială a orasului, in timp ce partea de est a extravilanului se afla pe terasa Caracal.

Media altitudinii reliefului este de 95 m, cea maxima intalnita in nord-vestul orasului este de 137 m in dealul Foisorul Caracal, iar altitudinea minima este de 90,9 m, intalnita in estul orasului, catre valea Oltului

Panta generala a reliefului are o inclinare nord-vest — sud-est. Valea paraului Gologan este putin adancita cu versanti

care nu depasesc 10 metri, si cu o panta mica de scurgere, intre 105 m altitudine la atingerea teritoriului municipiului, 101 m in zona parcului si 90,9 m la marginea estica.

Morfologia actuala a campiei din zona a fost determinata si de actiunea vantului, care a dus la formarea dunelor si depunerea stratului de loess.

Actiunea agentilor externi in depozitele de loess este reprezentata prin mici martori de eroziune mobile, crovuri si vai putin adancite, in mare parte lipsite de apa sau cu debite intermitente.

Necesitatea oportunitatea si potentialul economic al investitiei investitiei, de modernizare a retelei de drumuri de interes local, deriva din faptul ca :

a. Necesitatea implementarii proiectului:

- asigurarea elementelor geometrice impuse de standardele si normativele in vigoare privind proiectarea drumurilor pentru desfasurarea in plan, profil longitudinal, profil transversal;
- proiectarea unei structuri rutiere corespunzatoare traficului actual si in perspectiva, respectiv imbracaminte din beton asfaltic;
- lucrari de sistematizare a dispozitivelor pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale (santuri /rigole, poduri si podete);
- lucrari pentru asigurarea unei bune functionari a podetelor existente cat si proiectarea de noi podete acolo unde situatia impune ;
- amenajarea intersectiilor cu drumurile laterale ;
- realizarea lucrarilor de siguranta circulatiei.

b. Oportunitatea implementarii proiectului:

- asigurarea dezvoltarii activitatilor economice ale comunei;
- cresterea gradului de confort in transportul de calatori ;
- scurtarea duratei calatoriilor in transportul de calatori si marfuri ;
- imbunatatirea conditiilor de mediu prin diminuarea noxelor si a prafului ;
- asigurarea protectiei zonei drumului impotriva actiunii necontrolate a apei si a fenomenului de inghet-dezghet ;
- reducerea costurilor de transport si consumul de carburant si lubrefianti ;
- diminuarea uzurii premature a componentelor autovehiculelor.

c. Potentialul economic al investitiei

Prin modernizarea drumurilor de interes local se realizeaza un impact pozitiv asupra vietii si activitatii locuitorilor comunei cat si al comunelor învecinate, ceea ce permite crearea unor conditii minime pentru :

- asigurarea continuitatii drumului si siguranta traficului;
- ameliorarea accesului la rețeaua de drumuri comunale, judetene, nationale, cai ferate, precum si la exploatații agricole;
- cresterea gradului de acces al comunitatii la serviciile de sanatate, locuri de munca, pietele de desfacere de produse agro – alimentare;
- mentinerea populatiei în zona si atragerea tinerilor pentru formarea de noi familii prin crearea de noi locuri de munca, pentru specialisti în agricultura si zootehnie;
- ameliorarea calitatii mediului si diminuarea surselor de poluare (praf, noroi).
- cresterea potentialul economic al zonei;
- asigura infrastructura pentru crearea de întreprinderi mici si mijlocii;
- crearea conditiilor pentru atragerea de investitori în zona;
- imbunatatirea calitatii vietii locuitorilor;
- imbunatatirea starii de sanatate a populatiei;
- imbunatatirea situatiei sociale si economice a locuitorilor din zona;
- stabilizarea sociala a zonei prin contributia la reîntoarcerea locuitorilor care au migrat catre alte orase sau zone.

Prin modernizarea drumurilor se înțelege un complex de lucrari pentru aducerea drumului din stadiul în care se afla într-un stadiu superior, care sa-l faca apt pentru a satisface circulatia vehiculelor moderne prin sistematizarea elementelor geometrice ale drumului si înzestrarea cu o îmbracaminte moderna, proprie circulatiei de autovehicule.

Solutiile care apar la proiectarea unui sistem rutier se compara între ele prin luarea în considerare atat a caracteristicilor tehnice cat si a aspectului economic.

Problema care se pune nu consta în a realiza economii pe seama reducerii nivelului tehnic al lucrarilor de drumuri, ci dimpotriva.

Eficienta economica a diferitelor sisteme rutiere poate fi apreciata dupa economisirea si folosirea metodelor/scenariilor optime de proiectare.

Starea tehnica a drumului proiectat este necorespunzatoare, cu defectiuni rutiere specifice drumurilor balastate.

Capacitatea portanta a structurii rutiere existente este partial depasita, fapt ce a dus la aparitia unor defectiuni ca gropi, tasari locale, denivelari provocate de actiunea de inghet-dezghet.

Pentru asigurarea unei circulatii fluente, a unui confort sporit si a unei capacitati rutiere corepunzatoare traficului actual si in perspectiva se impune modernizarea acestora cu o structura rutiera capabila sa preia traficul rutier.

Statutul juridic al terenului care urmeaza sa fie ocupat;

In conformitate cu documentatia privind proprietatea publica a comunei Gostavatu, obiectivul de investitii propus pentru modernizare face parte din domeniul public al comunei Gostavatu, judetul Olt, fiind cuprins in in conformitate cu HCL nr. 18/09.06.2010 si este:

Poz	Satul	Denumirea strazii	Elemente de identificare	Lung. proiect [km]
1	SLAVENI	STR. DOMENII	Dorel Oprica – Badicut Constantin	0,552
		STR. VIILOR	Pana Mihalache – Pana Florea – Pana Florea – Voicu Traian	0,100
		STR. MORII	Mora Slaveni – Most. Balsan Ecaterina	0,182

		STR. EROILOR	Petcu St. Ion – Raduica M. Lucian – Mitrache Ion – Popa A. ion	0,825
		STR. MUZEULUI	Mateica Elena – Blasa Vinta – Georgescu Elena – Paun Maria	0,360
		STR. MOCANESTILOR	Preda Mihaita – Pana Ion – Ghidanac Marin – Mocanu Stelian	0,443
		STR. CASTRULUI	Slati T. Marin – Most. Pirvu Elena- Georgescu Elena – Paun Maria	0,648
		STR. DISPENSARULUI	Bujdoiu Dumitru – Mitrache Ion	0,806
	GOSTAVATU	STR. VISANESTI	Mitrache I. Stelian – Stan P. Florica – Dina N. Constantin – Iancu Fl. Marin	0,858
		STR. NUCILOR	Mitrache I. Ilie – Popa A. Ion – Burchi Ileana- teren arabil	2,545
		STR. PRIMARIEI	Biserica Gostavatu – Primarie – Most. Mihalache Dumitru	0,281
		STR. PRELUNGIREA VISANESTI	Visan Victor – Barbu T. marin – Most. Ciobanu Gheorghe	0,123
		STR. PRELUNGIREA PRIMARIEI	Draghici St. Nicolae – Most. Demetrian – Boghina Petra- Most. Talea Tudor	1,105
		STR. LIVEZII	Mitrica Petre – Velea Mrcela- Malul riului Olt	0,287
		STR. PRELUNGIREA LIVEZII	Stoian Gheorghita – Bojan Gheorghe – Pirvan Vasile – Stancu Ioana	0,170
		STR. PLOPILOR	Matalau – Sima Olimpia – Lupu Petre – Mate Draghicean – Sectia Agromec	0,200
		STR. BALASTIEREI	Plopaenau Maria – Ene Ioana – Malul riului Olt (S.C. Agregate Industries S.R.L.)	0,280
		STR. MALULUI	Parnescu Vasilica – Preda St. Ilie – Boca Marioara – arabil propr. Simeria Floarea	0,148
		STR. IZLAZULUI	Florescu Cecilia – Cimitirul Gostavatu (B) – Preda Florel – Arabil prpr. Ruta Marin	0,710
		STR. SALCIOAREI	Mogos Gh. Petra – Popescu Maria – Malul riului Olt	0,220
		STR. BISERICII	Biserica Gostavatu(B) Ionescu Georgeta – Malul riului Olt	0,203
		STR. PRELUNGIREA BISERICII	Mitrache Elena – Stoian Marcel – Malul riului Olt	0,207
		STR. STEJARULUI	Popescu I. Marin – Nitu P. Stefan – Malul riului Olt	0,150
		STR. CAMPULUI	Constantinescu M. Lucian – Vlad Constantin – Ionescu Augustina – Constantinescu M. Gheorghe	0,275
		TOTAL		11,678

SOLUTIILE TEHNICO – ECONOMICE PROPUSE :

SITUATIA PROIECTATA

In conformitate cu legislatia in vigoare, investitia se incadreaza in urmatorii indicatori tehnici:

- *clasa tehnica a drumului:* V
- *categoria de importanta:* D
- *perioada de colt:* $T_c = 1,0 s$
- *acceleratia:* $a_g = 0,20$

La elaborarea proiectului tehnic s-a tinut cont de principalele cerinte ale utilizatorilor necesare stabilirii cerintelor tehnice de calitate ale drumurilor :

- asigurarea unei circulatii rutiere fluente si sigure pe drumurile publice;
- reducerea perioadelor in care drumurile sunt supuse restrictiilor sau inchiderii circulatiei;
- realizarea masurilor de siguranta circulatiei pe timpul executarii lucrarilor pe drumurile publice;
- imbunatatirea si modernizarea semnalizarii rutiere si a marcajelor rutiere;
- reducerea ratei accidentelor cauzate de starea proasta a drumurilor publice;
- mentinerea drumurilor publice intr-o stare de perfecta viabilitate;
- dezvoltarea retelei de drumuri publice pentru asigurarea unor trasee scurte si comode;
- conditiile de circulatie pe timp de iarna.

Au fost luate in considerare conditiile tehnice de calitate pe care trebuie sa le indeplineasca reseaua de drumuri publice in vederea satisfacerii cerintelor utilizatorilor:

- *elementele geometrice ale drumurilor publice;*
- *elementele de prevenire a accidentelor si de sporire a sigurantei rutiere;*
- *starea tehnica a drumurilor (planeitate, rugozitate, capacitate portanta si stare de degradare;*
- *densitatea retelei rutiere pentru satisfacerea cererii de mobilitate a utilizatorilor.*

Elementele geometrice folosite la proiectarea si executia drumurilor publice in vederea satisfacerii cerintelor utilizatorilor trebuie sa asigure:

- *vizibilitate in aliniamente si curbe;*
- *amenajarea curbelor pentru a se combate derapajul;*
- *asigurarea accesibilitatii pe drumurile publice;*
- *un numar suficient de benzi de rulare in functie de trafic;*
- *o latime a benzilor de rulare pentru a asigura o circulatie sigura si confortabila;*
- *declivitati in rampe si pante cu valori scazute;*
- *corelarea elementelor geometrice in plan si in profil longitudinal;*
- *adoptarea de curbe cu raze mari in masura in care conditiile de teren o permit.*

Au fost luate in considerare elementele de prevenire a accidentelor si sporirea sigurantei rutiere:

- *marcaje si indicatoare rutiere corespunzatoare cu rol de presemnalizare si semnalizare a pericolelor (pante cu declivitati mari, curbe foarte periculoase, reduceri de viteza impuse de lucrarile de reabilitare etc.);*
- *un numar de indicatoare si marcaje rutiere suficient, amplasat in conditii de vizibilitate ce sa asigure desfasurarea traficului in siguranta;*

S-au adoptat solutii privind siguranta circulatiei prin:

- *amenajarea curbelor in plan si spatiu, amenajarea intersectiilor;*
- *semnalizarea verticala si orizontala;*
- *distante de vizibilitate corespunzatoare;*

Traseul in plan

In plan s-a respectat traseul actual al drumului comunal, pentru a evita expropriarile.

Traseul obiectivului proiectat prezinta o succesiune de aliniamente si curbe cum sunt prezentate in planul de situatie.

Amenajarea curbelor s - a efectuat in conformitate cu prevederile STAS 863.

Linia rosie se proiecteaza tinand cont de grosimea sistemului rutier propus, precum si de prevederile STAS 863, si a altor normative tehnice, asigurand racordarea declivitatilor existente respectand declivitatile exceptionale in curbe.

Valorile elementelor geometrice ale drumurilor in functie de viteza de baza sunt conform tabelului de mai jos.

Pentru unele elemente geometrice se dau valori limita (maxime sau minime), iar pentru altele, intervale de variatii:

Nr crt	Elemente geometrice	Viteza de baza Km/h						
		100	80	60	50	40	30	25
2	Razele arcelor de cerc cuprinse intre razele minime (exceptionale) si razele curente, in m, la urmatoarele deveruri:							

	maxim 7,0	400..425	215..290	115..150	85..110	55..70	32..35	22..25
	6,5							
	6,0							
	5,5							
	5,0							
	4,5	426..500	291..315	151..170	111..125	71..75	36..40	26..30
	4,0	501..565	316..345	171..195	126..140	76..80	41..45	31..35
	3,5	566..625	346..375	196..226	141..155	81..90	46..50	36..40
	3,0	626..685	376..405	227..245	156..170	91..95	51..55	41..45
	2,5	686..745	406..445	246..270	171..185	96..105	56..60	46..50
	2,0	746..805	446..485	271..295	186..200	106..115	61..65	51..55
		806..865	486..525	296..320	201..220	116..125	66..70	56..60
		866..920	526..565	321..345	221..240	126..140	71..80	61..65
		921..985	566..600	346..370	241..260	141..160	81..85	66..68
		986..1000	601..620	371..380	261..270	161..170	86..90	69..70
3	Razele curente, in m	1000	620	380	270	170	90	70
4	Razele recomandabile, in m	1600	1000	575	400	250	150	100

Profilul longitudinal

Profilul longitudinal proiectat corespunde unei viteze medii de 50 Km/h.

Declivitatile longitudinale maxime vor fi de 3,00 %.

Racordarile convexe si concave s-au calculat astfel:

$$T = \frac{mR}{200}$$

$$B = \frac{T^2}{2R}$$

$$y = \frac{X^2}{2R}$$

Curbele verticale sunt proiectate astfel incat sa prevada distanta suficienta pentru ca vehiculele care se apropie sa se vada unele pe altele si sa opreasca in conditii de siguranta. Ele sunt descrise in functie de lungimea lor.

Lungimea minima a curbei este definita de ecuatie:

$$L = KA$$

unde $L =$ lungimea curbei verticale (in metri)

$A =$ diferenta algebrica in apropiere si la iesirea din declivitati

$K =$ un factor depinzand de viteza de proiectare care este legat de timpul necesar vehiculelor sa opreasca in siguranta

Valorile lui K in cazul curbilor convexe vor fi diferite de cele ale curbilor concave, asa cum cele pentru o singura banda sunt diferite de cele pentru doua benzi de rulare. Ele sunt date in tabelul alaturat:

Viteza de proiectare (km/ora)	Valori minime K pentru curbe convexe		Valori minime K pentru curbe concave	
	Doua benzi de rulare	O singura banda de rulare	Doua benzi de rulare	O singura banda de rulare
25	3	6	3	6
40	5	10	8	16
50	10	20	12	24
60	18	36	18	36

La proiectarea profilului longitudinal, au fost luate in considerare urmatoarele :

- asigurarea vitezei de proiectare;
- asigurarea gabaritelor la traversarea drumurilor locale clasificate sau neclasificate;

- evitarea sectoarelor de debleu adanc care faciliteaza inzapezirea drumului; asigurarea vizibilitatii in curbele verticale, mai ales la cele convexe;
- balanta echilibrata de terasamente, rambleu – debleu;
- ocupari minime de terenuri;
- evacuarea apelor din corpul drumului

Linia rosie se proiecteaza tinand cont de grosimea sistemului rutier propus, precum si de prevederile STAS 863, si a altor normative tehnice, asigurand racordarea declivitatilor existente respectand declivitatile exceptionale in curbe.

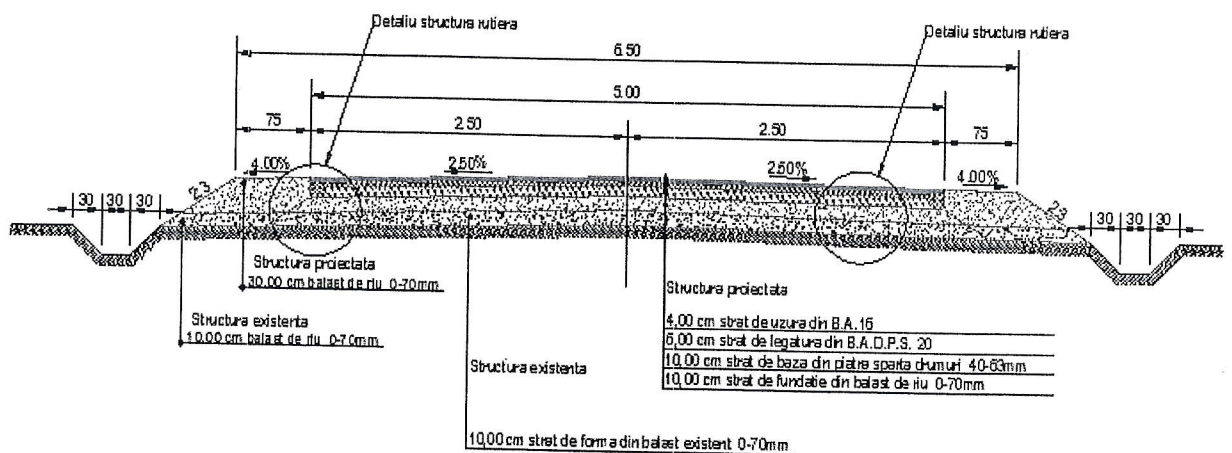
Profilul transversal

In conformitate cu prevederile normelor si normativelor tehnice in vigoare, pentru traseele de drum proiectate se stabilesc urmatoarele elemente geometrice :

In conformitate cu prevederile normelor si normativelor tehnice in vigoare, pentru traseele de drum proiectate se stabilesc urmatoarele elemente geometrice :

Structura rutiera parte carosabila 5,00+2x0,75 m

Poz	Satul	Denumirea strazii	Poz.km	Lung. proiect [km]
1	SLAVENI	STR. EROILOR	0+558-1+383	0,825
		STR. CASTRULUI	0+000-0+648	0,648
2	GOSTAVATU	STR. VISANESTI	0+365-1+223	0,858
		STR. LIVEZII	0+000-0+287	0,287
		STR. PRELUNGIREA BISERICII	0+000-0+207	0,207
		STR. STEJARULUI	0+000-0+150	0,150
		STR. NUCILOR	0+000-2+545	2,545
TOTAL				5,520

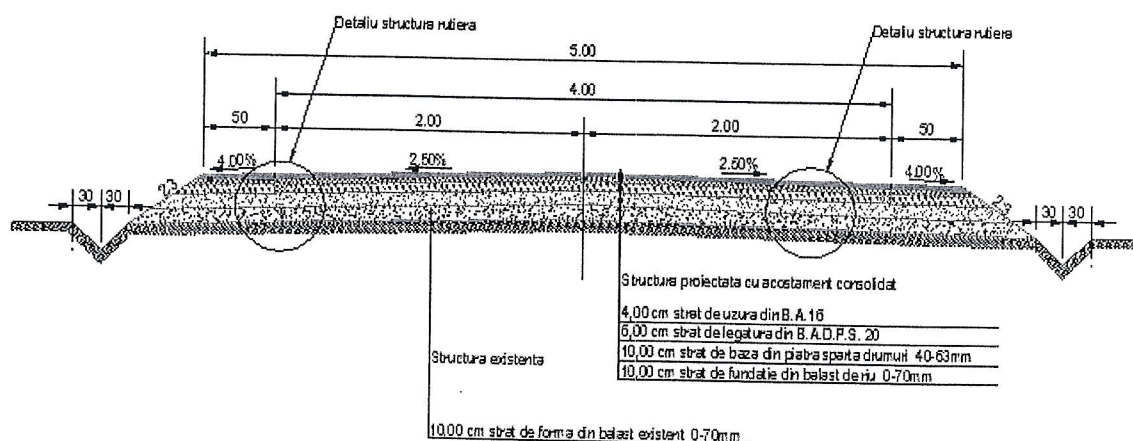


- latimea platformei 6,50 m
- latimea partii carosabile 5,00 m
- latimea acostamentelor 2x0,75 m
- panta transversala in sectiuni curente 2,5%
- panta acostamentelor 4,0%

Structura rutiera parte carosabila 4,00+2x0,50 m

Poz	Satul	Denumirea strazii	Poz.km	Lung. proiect [km]
1	SLAVENI	STR. DOMENII	0+000-0+552	0,552
		STR. VIILOR	0+000-0+100	0,100
		STR. MORII	0+000-0+182	0,182
		STR. MUZEULUI	0+000-0+360	0,360
		STR. MOCANESTILOR	0+285-0+728	0,443
		STR. DISPENSARULUI	0+255-1+061	0,806
2	GOSTAVATU	STR. PRIMARIEI	0+000-0+281	0,281
		STR. PRELUNGIREA VISANESTI	0+000-0+123	0,123
		STR. PRELUNGIREA PRIMARIEI	0+000-1+105	1,105
		STR. PRELUNGIREA LIVEZII	0+000-0+170	0,170
		STR. PLOPILOR	0+000-0+200	0,200
		STR. BALASTIEREI	0+000-0+280	0,280
		STR. MALULUI	0+000-0+148	0,148
		STR. IZLAZULUI	0+000-0+710	0,710
		STR. SALCIOAREI	0+000-0+220	0,220
		STR. BISERICII	0+000-0+203	0,203
		STR. CAMPULUI	0+000-0+275	0,275
TOTAL				6,158

- latimea platformei 5,00 m
- latimea partii carosabile 4,00 m
- latimea acostamentelor 2x0,50 m
- panta transversala in sectiuni curente 2,50%
- panta acostamentelor 4,0%



STRUCTURA RUTIERA PROIECTATA:

Structura rutiera parte carosabila 5,00+2x0,75 m

- strat de fundație din balast natural de riu 0-63 mm grosime 10,0 cm;
- strat de baza din piatră spartă pentru drumuri în grosime de 10,0 cm;
- strat de legatură din beton asfaltic BADPS 20 în grosime de 6,0 cm;
- strat de uzură din beton asfaltic BA 16 grosime 4,0 cm.

Partea carosabila va fi incadrata cu pana ranfort.

Acostamente:

- *acostamente din balast natural de riu 0-63 mm grosime de 30,00 cm.*

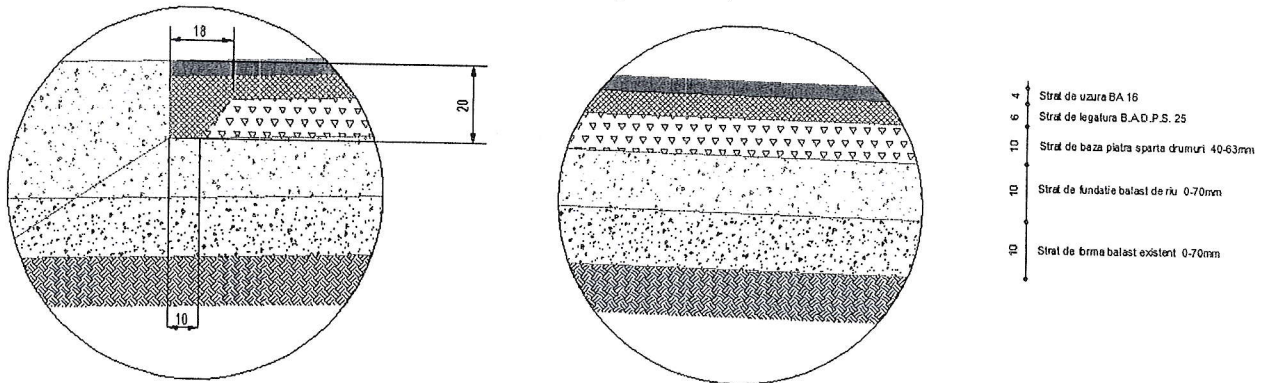
Structura rutiera parte carosabila 4,00+2x0,50 m

- *strat de forma din balast natural de riu 0-63 mm grosime 10,0 cm;*
- *strat de fundatie din balast natural de riu 0-63 mm in grosime 10,0 cm;*
- *strat de baza din piatra sparta pentru drumuri in grosime de 10,0 cm;*
- *strat de legatura din beton asfaltin BADPS 20 in grosime de 6,0 cm;*
- *strat de uzura din beton asfaltic BA 16 grosime 4,0 cm.*

Partea carosabila va fi incadrata cu pana ranfort.

Acostamente:

- *strat de forma din balast natural de riu 0-63 mm grosime 10,0 cm;*
- *strat de fundatie din balast natural de riu 0-63 mm in grosime 10,0 cm;*
- *strat de baza din piatra sparta pentru drumuri in grosime de 10,0 cm;*
- *strat de legatura din beton asfaltin BADPS 20 in grosime de 6,0 cm;*
- *strat de uzura din beton asfaltic BA 16 grosime 4,0 cm.*



Stratul de forma

Stratul de forma, in conformitate cu prevederile STAS 12253 si STAS 1243, in grosime de 10,00 cm, este realizat din agregate naturale stabilizate mecanic.

Compactarea se face cu adaos de apa necesara realizarii umiditatii optime de compactarea pana la realizarea unui grad de compactare de min 98% din densitatea uscata maxima determinat prin incercarea Proctor modificata conform STAS 1913 in 95% din toate punctele de masurare.

Stratul de fundatie

Stratul de fundatie, in conformitate cu prevederile STAS 6400, va este realizat din balast provenit din roci stabile de riu 0-63 mm, in grosime de 10,00 cm

Stratul de baza

Stratul de baza in conformitate cu prevederile STAS 6400, piatra sparta pentru drumuri, in gorsime de 10,00 cm. Compactarea se face cu adaos de apa necesara realizarii umiditatii optime de compactarea pana la realizarea unui grad de compactare de min 98% din densitatea uscata maxima determinat prin incercarea Proctor modificata conform STAS 1913 in 95% din toate punctele de masurare.

Stratul de legatura

Imbracamintea bituminoasa cilindrata, ca strat de legatura, in grosime de 6,00 cm, in conformitate cu prevederile standard SR EN 13108-2 si normativului AND 605, va fi realizata din beton asfaltic BADPS 20, compactat corespunzator.

Stratul de uzura

Imbracamintea bituminoasa cilindrata, ca strat superior, de uzura, in grosime de 4,00 cm, in conformitate cu prevederile standard SR EN 13108-2 si normativului AND 605, va fi realizata din beton asfaltic bogat in criblura BA16, compactat corespunzator.

Dispozitive de asigurarea scurgerii apelor

De pe platforma drumului judetean scurgerea apelor de suprafata se realizeaza prin pantele transversale proiectate cu:

- 2,5% la partea carosabila;
- 4,0% la acostamente;

De pe platforma drumurile laterale scurgerea apelor de suprafata se realizeaza prin pantele transversale proiectate cu 3,0 % atat la partea carosabila cat si la acostamente.

Apele de infiltratie din corpul drumului, sunt scoase prin panta transversala prevazuta de 4% la fundatia de balast a sistemului rutier, de unde sunt colectate in santurile de la marginea platformei drumului.

In sectoarele cu profilul transversal proiectat convertit sau suprainaltat, apele de suprafata de pe jumatate de cale sunt colectate intr-o rigola betonata sau de pamant.

Sistemul de colectare si evacuarea apelor din zona centrala, este dimensionat hidraulic astfel:

- descarcarea dispozitivelor de colectarea apelor a fost proiectata functie de relief si de calculul hidraulic a acestor dispozitive. In functie de relief au fost inventariate posibilitatile de evacuare (rambleu, debleu). In functie de profilul transversal, au fost delimitate ramblee, deblee, inaltimea rambleelor, etc. Urmare acestor doua criterii au fost amplasate pozitia si tipul podetelor.

In vederea prevenirii si reducerii poluarii apelor au fost prevazute o serie de dispozitive pentru scurgerea, colectarea si evacuarea apelor, precum prevederea in totalitate de dispozitive pentru colectarea si evacuarea ordonata a apelor pluviale;

Santuri si rigole pentru evacuarea apelor pluviale

1. Santuri si rigole neprotejate din pamant = 19800,00 ml
2. Podet tubular din teava corugata Di 400 = 23 buc

Siguranta circulatiei

Pentru siguranta circulatiei au fost prevazute:

- indicatoare rutiere

Au fost prevazute indicatoare de preselectie limitari de viteza si dirijarea traficului la nodurile inersectii, indicatoare de notare a drumului, indicatoare cu distante de parcurs.

- marcaje rutiere longitudinale in axa drumului si transversale pentru trecerile de pietoni.

- parapet metalic deformabil

78 ml

Principalii indicatori tehnici

Lungime drum

- Lungimea totala a drumului
- strazi

11,678 km

11,678 km

Durata de executie a investitiei

12 luni

SOLUTII ECONOMICE :

- valoare totala, 9.693.131 lei și 2.177.106 euro, cu TVA

- valoare C+M, 8.294.004 lei și 1.862.858 euro, cu TVA

la cursul BNR de 4,4523 lei/euro la data de 30.09.2016.

Valoarea cofinantarii fonduri bugetare locale a proiectului este in suma de 419.782 lei, echivalentul a 94.284 euro, la schimbul de referinta al BCR de 4,4523 lei/euro, la data de 30.09.2016.

Devizul general a fost intocmit in conformitate cu prevederile HG 28/2008 privind aprobarea continutului cadru al documentatiei tehnico-economice aferenta investitiilor publice precum si a structurii si a metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investitii si lucrari de interventii.

INCADRAREA IN STANDARDELE DE COST

La proiectarea drumului judetean s-a avut in vedere incadrarea investitiei in standardele de cost in conformitate cu prevederile HG 363/2010 – Hotarare privind aprobarea standardelor de cost pentru obiective de investitii finantate din fonduri publice, pentru SCOST-05 Modernizare drum comunal clasa tehnica V.

Nivelul de cheltuieli folosit la intocmirea devizului general in conformitate cu prevederile HG 363/2010 cu modificarile si completarile ulterioare :

Nr crt	Denumirea capitolului/subcapitolului	U.M.	Valoare fara tva	
			SCOST-05	proiectata
1	Structura rutiera drum	euro/km	165139,00	132932,00
2	Proiectare si inginerie	%	3,00	2,99
3	Consultanta	%	1,00	0,10
4	Asistenta tehnica	%	1,50	1,25
5	Organizare de santier	%	2,50	1,00
6	Diverse si neprevazute	%	10,00	10,00

Valorile devizului general, devizului pe obiect, devizului financiar si devizelor pe categorii le lucrari au fost stabilite in baza preturilor medii practicate pe piata constructiilor din judetul Olt, prin incadrarea in standardele si costuri si respectarea prevederilor rumatorelor acte normative:

- HG 28/2008 – Hotarare privind aprobarea continutului-cadru al documentatiei tehnico-economice aferente investitiilor publice, precum si a structurii si metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investitii si lucrari de interventii;
- Ordinul nr. 863/2008 – Ordin pentru aprobarea "Instruciunilor de aplicare a unor prevederi din Hotararea Guvernului nr. 28/2008 privind aprobarea continutului-cadru al documentatiei tehnico-economice aferente investitiilor publice, precum si a structurii si metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investitii si lucrari de interventii;
- Ordin nr. 276/2009 pentru modificarea si completarea Instruciunilor de aplicare a unor prevederi din Hotararea Guvernului nr. 28/2008 privind aprobarea continutului-cadru al documentatiei tehnico-economice aferente investitiilor publice, precum si a structurii si metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investitii si lucrari de interventii, aprobate prin Ordinul ministrului dezvoltarii, lucrarilor publice si locuintelor nr. 863/2008 ;
- HG 363/2010 – privind aprobarea standardelor de cost pentru obiective de investitii finantate din fonduri publice

Colectiv elaborator:

Ing. Dorin NISTOR - manger proiect

Dr.ing. Marian Catalin NISTOR – sef proiect

Ing.ec. Ramona Nicoleta NISTOR – specialist ingineria costurilor

Ec. Ionica NISTOR – specialist economia costurilor



DEVIZ GENERAL

privind cheltuielile de capital necesare realizarii obiectivului de investitii:
MODERNIZAREA REZELEI DE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA GOSTAVATU

Nr. crt		Valoare (inclusiv TVA)			Defalcarea pe surse de finantare
		TOTAL Valoare (inclusiv TVA) lei	din care:		
			din fonduri de la bugetul de stat lei	din finantare de la bugetul local lei	
			3=4+5	4	
1	2				6
CAPITOLUL I					
<i>Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului</i>					
1.1	Obtinerea terenului	0.000	0.000	0.000	buget local
1.2	Amenajarea terenului	0.000	0.000	0.000	buget local
1.3	Amenajari pentru protectia mediului si aducerea la starea initiala	0.000	0.000	0.000	buget local
TOTAL CAPITOL I		0.000	0.000	0.000	
CAPITOLUL II					
<i>Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului de investitii</i>					
2.1	Cheltuieli aferente asigurarii cu utilitatile necesare functionarii obiect. de investitii	0.000	0.000	0.000	buget de stat
TOTAL CAPITOL II		0.000	0.000	0.000	
CAPITOLUL III					
<i>Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica</i>					
3.1	Studii de teren	30.830	0.000	30.830	buget local
3.2	Taxe pentru obtinere de avize, acorduri si aut.	3.000	0.000	3.000	buget local
3.3	Proiectare si inginerie	248.041	149.945	98.096	
3.3.1	Studiu de fezabilitate/DALI, expertiza tehnica	98.096	0.000	98.096	buget local
3.3.2	Proiect tehnic	60.000	60.000	0.000	buget de stat
3.3.3	Detalii de executie	82.545	82.545	0.000	buget de stat
3.3.4	Verificarea tehnica a proiectarii	4.200	4.200	0.000	buget de stat
3.3.5	Documentatii pentru avize, acorduri,	3.200	3.200	0.000	buget de stat
3.4	Organizarea procedurilor de achizitie	4.200	0.000	4.200	buget local
3.5	Consultanta	9.953	0.000	9.953	buget local
3.6	Asistenta tehnica	99.528	0.000	99.528	buget local
TOTAL CAPITOL III		395.552	149.945	245.607	
CAPITOLUL IV					
<i>Cheltuieli pentru investitia de baza</i>					
4.1	Constructii si instalatii	8294.004	8294.004	0.000	buget de stat
4.2	Montaj utilaje tehnologice	0.000	0.000	0.000	buget de stat
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale cu montaj	0.000	0.000	0.000	buget de stat
4.4	Utilaje fara montaj si echipamente de transport	0.000	0.000	0.000	buget de stat
4.5	Dotari	0.000	0.000	0.000	buget de stat
4.6	Active necorporale	0.000	0.000	0.000	buget de stat
TOTAL CAPITOL IV		8294.004	8294.004	0.000	

CAPITOLUL V*Alte cheltuieli*

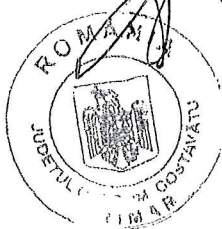
5.1	Organizare de santier	82.941	0.000	82.941	
5.1.1	Lucrari de constructii	0.000	0.000	0.000	buget de stat
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii de santier	82.941	0.000	82.941	buget local
5.2	Comisioane, taxe, cote, costul creditului	91.234	0.000	91.234	buget local
5.3	Cheltuieli diverse si neprevazute	829.400	829.4	0.000	buget de stat
TOTAL CAPITOL V		1003.575	829.400	174.175	

CAPITOLUL VI*Cheltuieli pentru probe tehnologice si teste si predare la beneficiar*

6.1	Pregatirea personalului de exploatare	0.000	0.000	0.000	buget local
6.2	Probe tehnologice si teste	0.000	0.000	0.000	buget local
TOTAL CAPITOL VI		0.000	0.000	0.000	
TOTAL GENERAL		9693.131	9273.349	419.782	
Din care: C+M		8294.004	8294.004	0.000	

TOTAL GENERAL, din care:	9693.131
<i>buget de stat</i>	9273.349
<i>buget local</i>	419.782

Beneficiar,
COMUNA GOSTAVATU, JUDETUL OLT
 Primar,
Marius Stefan POPESCU



Proiectant,
OPRANESCU STEFAN FANEL INTREPRIND. INDIVID.
CRAIOVA
Ing. Stefan Fanel OPRANESCU

