

Amenajarea de străzi în zonele noi de locuințe din municipiul Bistrița-etapa IV str. Lempes

STUDIU DE FEZABILITATE

FOAIE DE CAPAT

DENUMIREA PROIECTULUI:

LOT 2 - "Amenajarea de străzi în zonele noi de locuințe din municipiul Bistrița-etapa IV"

Strada Lempes

Proiect nr. 67/2019

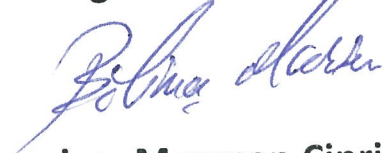
COLECTIV DE ELABORARE
SEF PROIECT:

ing. Batinas Marius



PROIECTANT (drumuri):

ing. Batinas Marius



PROIECTANT (drumuri):

ing. Muresan Ciprian



PROIECTANT (inst. el. iluminat public):

ing. Alexandru Dornea



(A) PIESE SCRISE

1. Informații generale privind obiectivul de investiții

1.1 Denumirea obiectivului de investiții:

LOT 2 - "Amenajarea de străzi în zonele noi de locuințe din municipiul Bistrița-etapa IV"

Strada Lempes

1.2 Ordonator principal de credite/investitor

Primaria Municipiului Bistrita -420040, Bistrita, Piata Centrala, nr. 6, BN

Telefon: 0263-223923, Fax: 0263-231046

1.3 Beneficiarul investiției

Primaria Municipiului Bistrita -420040, Bistrita, Piata Centrala, nr. 6, BN

Telefon: 0263-223923, Fax: 0263-231046

1.4 Elaboratorul studiului de fezabilitate

Asocierea INTEGRAL CONSTRUCT SRL si MURESAN RARES CIPRIAN PFA

Municipiul Gherla, Str. Alexandru Vlahuta, nr. 19, ap. 15, jud Cluj

Tel. 0745364528, e-mail: integral.construct@yahoo.com

J12/3752/2005, CUI 8069462

1.5 Subcontractant rețele electrice

ELECTRO DALEX SRL

Loc. Finișel, nr. 132, jud. Cluj, tel./fax 0264-543357, 0726314979, edx@electrodalex.ro.

2. Situația existentă și necesitatea realizării obiectivului/proiectului de investiții

Strazile din prezentul lot, sunt strazi la care suprafata carosabila este in general pietruita, cu gropi formate si cu profil transversal deprofilat. Din aceste motive prin realizarea obiectivului de investitii se vor imbunatati conditiile de trafic pe strazile afectate, prin realizarea unei circulatii fluente si implicit cresterea confortului conducatorilor auto si a pietonilor, dar si imbunatatirea calitatii aerului, prin reducerea noxelor sau a prafului degajat in conditii de seceta.

2.1 Concluziile studiului de prefezabilitate – nu este cazul

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

Prin tema de proiectare, Primaria Municipiului Bistrita, dispune modernizarea acestor strazi, prin realizarea unei parti carosabile cu imbracaminte din mixturi asfaltice, realizarea unui sistem de colectare a apelor pluviale cu guri de scurgere, unde este posibil, realizarea de trotuare pentru pietoni si modernizarea sistemului de iluminat public.

2.3 Analiza situației existente și identificarea deficiențelor

Scurgerea apelor este deficitara, se realizeaza prin santuri de pamant sau de beton pe unele tronsoane, dar care nu sunt unitare. Locatia acestor santuri este pozitionata la departari fata de limitele de proprietate si pe alocuri latimea partii carosabile este obstructionata din aceasta cauza.

Nu exista trotuare pentru circulatia pietonala in majoritatea situatiilor si unde exista trotuare acestea nu sunt demarcate clar fata de partea carosabila si sunt realizate de catre proprietarii imobilelor adiacente.

Aceste elemente conduc la un trafic ingreunat in perioadele ploioase, cand se formeaza balti sau siroaie din apa pluviala.

2.4 Analiza cererii de bunuri și servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu și lung privind evoluția cererii, în scopul justificării necesității obiectivului de investiții

Obiectivul de investitii face referire la amenajarea de strazi in zonele noi de locuinte, asadar justificarea o reprezinta asigurarea unor conditii de siguranta si confort pentru riveranii acestor zone noi de locui si asigurarea unui acces faci spre restul orasului.

2.5 Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Prin realizarea investitiei publice se urmareste imbunatatirea conditiilor de trafic, rezultand o scadere a poluarii fonice, a poluarii cu noxe sau praf, a reducerii poluarii apelor cu hidrocarburi. Deasemenea se urmareste si o marire a sigurantei pietonilor, prin asigurarea deplasarii pe trotuare, delimitate de partea carosabila.

3. Identificarea, propunerea și prezentarea a minimum două scenarii/opțiuni tehnicoeconomice pentru realizarea obiectivului de investiții

Se vor lua in considerare doua scenarii de realizare a investitiei de baza. Primul scenariu se refera la la executarea unui sistem rutier suplu, cu mixturi asfaltice, iar celalalt scenariu se refera la

realizarea unui sistem rutier rigid, caracterizat prin realizarea stratului de uzura din beton de ciment rutier.

3.1 Particularități ale amplasamentului:

a) descrierea amplasamentului

Conform H.G. nr. 527 privind modificarea anexei nr. 2 la H.G. 905/2002 privind atestarea domeniului public al județului Bistrița Năsăud, precum și al municipiului, orașelor și comunelor și din H.C.L. nr. 73/2018 privind însușirea modificărilor și completărilor inventarului bunurilor care aparțin domeniului public al municipiului Bistrița, poziția 104, str. Lempes, cu o lungime de 2307 și suprafața de 13377 mp, terenul pe care se desfășoară traseul actual al străzii, aparține domeniului public al municipiului Bistrița, având categoria de folosință drum.

b) relații cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;

Strada Lempes aparține rețelei stradale a municipiului Bistrița și asigură accesul spre/dinspre str. Valea Budacului (DJ 173 C). Strada are o lungime de cea 2307 m cu o lățime medie de 5,80 m și suprafața de 13377 mp, din care 1003 ml cu o suprafață de 5800 mp fac obiectul prezentei documentații. Strada Lempes asigură accesul spre/dinspre zona locuită și restul rețelei stradale. Traseul străzii Lempes, pe primii 1003 m de la intersecția cu str. Valea Budacului, este alcătuit din aliniamente lungi și se desfășoară pe un teren cu pante de valori relativ mari.

c) orientări propuse față de punctele cardinale și față de punctele de interes naturale sau construite;

Strada Lempes are orientare de la Vest la Est, pe sensul de parcurs dinspre strada Valea Budacului.

d) surse de poluare existente în zonă;-nu exista/nu se cunosc

e) date climatice și particularități de relief;

Strada Lempes este situată pe malul stâng al râului Bistrița, pe versanții Dealului Budacului - Codrișor.

Depresiunea Bistriței are o climă temperat-continentală cu veri mai umede și relativ călduroase, iar iernile mai puțin uscate și relativ reci.

Regimul temperaturii este determinat de cadrul natural în care este amplasat municipiul Bistrița, precum și de urbanistica sa care crează microclimatul specific Bistriței. Temperatura medie multianuală este de 8.30, iar temperaturile extreme absolute au fost de 37.6 grade C, înregistrată la 16 august 1952 (maxima absolută) și de -33.8 grade C, înregistrată la data de 18 ianuarie 1963 (minima absolută). Luna cea mai rece este ianuarie cu o medie multianuală de -4.7 grade C, iar cea mai caldă iulie, media fiind de 18.9 grade C.

Conform codului de proiectare CR 1-1-3/2012, încărcarea din zăpadă pentru amplasamentul în discuție este de 1,5 kN/m², pentru un interval mediu de recurență de 50 de ani.

Conform codului de proiectare CR 1-1-4/2012, presiunea de referință a vântului pentru amplasamentul în discuție este de 0,4 kPa, mediată pe 10 minute la 10 m, pentru un interval mediu de recurență de 50 de ani.

f) existența unor:

- rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate: în lungul strazii sunt sau identificat rețele de electricitate, apa, canalizare, gaze naturale; dintre acestea, necesita relocare doar rețelele de electricitate
- posibile interferențe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată: nu este cazul
- existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție: nu este cazul
- terenuri care aparțin unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională: nu este cazul

g) caracteristici geofizice ale terenului din amplasament - extras din studiul geotehnic

elaborat conform normativelor în vigoare, cuprinzând:

i. date privind zonarea seismică:

Valoarea de vârf a accelerației terenului $a_g=0,10g$,

Perioada de control a spectrului de răspuns (colț) $T_c=0,7$ sec.

Intensitatea seismică I_{ech} : VI (grade MSK-64)

ii. date preliminare asupra naturii terenului de fundare, inclusiv presiunea convențională și nivelul maxim al apelor freatice:

Calculul terenului de fundare a fost făcut conform STAS 3300/2-85, pe baza valorilor de calcul normate și are următoarele valori: argilă vartoasa maroniu cenușie - patul drumului: $P_{conv}=210$ kPa

La adancimea de 3.00m panza freatica nu a fost interceptata.

iii. date geologice generale:

Amplasamentul este alcătuit din depozite acoperitoare de vârstă cuaternară, cu următoarea componență: în zona de terasă depozitele sunt aluvionare reprezentate prin argile maronii nisipoase, cu plasticitate mare, consistente, și nisipuri argiloase cu grosimi de 1,00 - 1,50m, ce stau pe un nivel pietriș mărunț și nisip, urmat de bolovăniș și pietriș cu interspații umplute cu nisip cu grosimi de 3,00 - 4,00m, formațiuni tipice de terasă. Depozitele din zona colinară mediană sunt alcătuite din pachete de argile prăfoase consistente și vărtoase cu grosimi de 4,00-6,00 m ce se suprapun peste pachete de deluvii argiloase sau peste pietrișuri bolovănișuri.

În fundament sunt roci sedimentare sarmațiene (besarabian –volhinian) cu grosimi de zeci de m formate din alternanțe de argile marnoase nisipuri, tufuri gresii și conglomerate.

- iv. date geotehnice obținute din: planuri cu amplasamentul forajelor, fișe complexe cu rezultatele determinărilor de laborator, analiza apei subterane, raportul geotehnic cu recomandările pentru fundare și consolidări, hărți de zonare geotehnică, arhive accesibile, după caz:

Zestrea sistemului rutier							
Nr. Crt.	Poz. km	Nr. sondej	Piatra măruntă (sort 7-14)	Balast	Bolovani	TOTAL	Lațime
1	0+100	S4	3 cm	28 cm	12 cm	43 cm	4.40 m
2	0+400	S5	4 cm	26 cm	10 cm	40 cm	4.50 m
3	0+690	S6	5 cm	25 cm	11 cm	41 cm	4.60 m
4	0+900	S7	3 cm	10 cm	22 cm	35 cm	3.80 m

- v. încadrarea în zone de risc (cutremur, alunecări de teren, inundații) în conformitate cu reglementările tehnice în vigoare: lucrarea se încadrează conform tabelului A1.5, în "CATEGORIA GEOTEHNICA 1" - RISC GEOTEHNIC REDUS
- vi. caracteristici din punct de vedere hidrologic stabilite în baza studiilor existente, a documentărilor, cu indicarea surselor de informare enunțate bibliografic-nu este cazul

3.2 Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcțional-arhitectural și tehnologic:

- caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții;

3.2.1. Lucrări de drum și canalizare pluvială

În plan și în profil longitudinal strada nu suferă modificări de la un scenariu propus la celălalt. Diferența între scenariile luate în calcul pentru realizarea investiției constau în alegerea sistemului rutier.

• În plan

În ceea ce privește elementele strazii în plan se vor adopta următoarele :

- respectarea STAS 863/85 privind proiectarea drumurilor;
- respectarea STAS 10144/1/2/3
- respectarea Ordin nr.49 /1998
- respectarea CTE, Primaria Bistrita din 07.11.2019

Strada Lempes este încadrată ca o stradă de categoria IV, cu lățimea părții carosabile cuprinsă între 3.00m și 5.50m.

Strada Lempes porneste din str. Valea Budacului și este încadrată cu bordura de beton pe toată lungimea pe partea dreaptă și trotuar cu lățimea de 1.0m până la km 0+900, pe partea stângă. Partea carosabilă are o lățime de 5.50m între km 0+000 și km 0+040. Între km 0+040 și km 0+230

partea carosabila se reduce la 4.50m. Intre km 0+230 si km 0+310 urmeaza un sector ingustat la 3.75m din cauza latimii reduse dintre garduri, dupa care partea carosabila se largeste la 4.0m intre km 0+310 si km 0+635. De la km 0+635 pana la 0+685 urmeaza un tronson de 3.50m, dupa care pana la sfarsitul proiectului partea carosabila are latime constanta de 3.0m. Sfarsitul proiectului este la km 1+003.

Elementele geometrice ale traseului in plan sunt cuprinse in tabelul de mai jos:

Lungime	De la km	La km	Lungime	Latime	Trotuar B=1.0m	Numar curbe de racordare	Raza racordare minima/maxima
L=1003m	0+000	0+040	40m	5.5m	stanga	19 curbe, racordare arc de cerc	12.0m/500.0m
	0+040	0+230	190m	4.5m	stanga		
	0+230	0+310	80m	3.75m	stanga		
	0+310	0+635	325m	3.0m	stanga		
	0+635	0+685	50m	3.5m	stanga		
	0+685	0+900	215m	3.0m	stanga		
	0+900	1+003	103m	3.0m	-		

- **In profil longitudinal**

La proiectarea în profil longitudinal s-a urmărit asigurarea acceselor la proprietati. In profil longitudinal strada Lempes, are o declivitate pronuntata cuprinsa intre 4% si 18%.

Elementele geometrice ale traseului in profil longitudinal sunt cuprinse in tabelul de mai jos:

Lungime	Panta longitudinala	Numar curbe de racordare verticala	Raza racordare minima/maxima	Lungime minima pas de proiectare
L=1003m	4%-18%	19 curbe racordare	100m/2300m	L=50m

- **In profil transversal**

In profil transversal partea carosabila este incadrata cu bordura prefabricata 20x25cm pe ambele parti, iar panta transversala este unica si are valoarea de 2.5%.

Pe partea stanga se va realiza un trotuar cu latimea de 1.0m, incadrat cu bordura prefabricata 10x15cm inspre proprietati si cu o panta transversala inspre drum de 2.0%.

- **Scurgerea apelor**

Pentru evacuarea apelor pluviale s-a optat pentru realizarea unui sistem de canalizare pluviala, cu un canal colector cu DN400mm, cu camine de vizitare si guri de scurgere. Adancimea de pozare a canalului colector este cuprinsa in general intre 1.2-2.2m. Apele colectate in canalul vor fi dirijate catre str. Valea Budacului.

Canalul colector va fi din teava PVC, SN8 cu DN400mm.

Caminele de vizitare au inaltimea H=1.3-2.2m, sunt realizate din elemente prefabricate din beton, cu diametrul DN1000mm iar capacele sunt carosabile cu clasa de incarcare D400.

Gurile de scurgere vor fi realizate din PVC, cu depozit pentru namoluri si gratare carosabile clasa de incarcare D400.

Racordurile dintre gurile de scurgere si canalul colector se va face cu tub PVC, SN8, cu diametrul DN160mm.

Lungime	Lungime canal colector	Numar camine de vizitare	Numar guri de scurgere	Lungime racorduri
L=1003m	1002m	27 buc	31buc	105m

- **Drumuri laterale**

Drumul lateral se va amenaja pe o lungime de 15m de la marginea partii carosabile, cu o latime de 3.0m.

- **Semnalizare rutiera**

S-a prevazut semnalizare rutiera conform SR 1848. Se vor realiza marcaje treceri pentru pietoni si indicatoare rutiere. La drumurile laterale se vor amplasa indicatoare "STOP" sau "CEDEAZA TRECEREA". Avand in vedere incadrarea strazii in strada de categoria IV, NU se va aplica marcaj longitudinal axial.

- **Semnalizare rutiera**

S-a prevazut semnalizare rutiera conform SR 1848. Se vor realiza marcaje treceri pentru pietoni si indicatoare rutiere. La drumurile laterale se vor amplasa indicatoare "STOP" sau "CEDEAZA TRECEREA". Avand in vedere incadrarea strazii in strada de categoria IV, NU se va aplica marcaj longitudinal axial.

- **Sistemul rutier**

Alegerea sistemului rutier se va face intre cele doua scenarii de realizare al investitiei prezentate mai jos:

- **Scenariul 1**

In acest scenariu se prevede realizarea unui sistem rutier suplu, cu mixturi asfaltice:

Sistemul rutier pentru partea carosabila va avea urmatoarea structura:

4 cm strat de uzura BA16

5 cm strat de legatura din BADPC22.4

15 cm strat de baza din piatra sparta amestec optimal

30 cm strat de fundatie din balast

10 cm strat de forma din balast

Sistemul rutier pentru trotuare va avea urmatoarea structura:

6 cm pavele autoblocante din beton

4 cm strat de nisip

20 cm strat de balast

- **Scenariul 2**

În acest scenariu se prevede realizarea unui sistem rutier rigid, cu cu dale din beton de ciment rutier:

Sistemul rutier pentru partea carosabilă va avea următoarea structură:

18 cm dală de beton BcR 4.5

30cm strat de fundație din piatră spartă

Sistemul rutier pentru trotuare va avea următoarea structură:

6 cm pavele autoblocante din beton

4 cm strat de nisip

20 cm strat de balast

- varianta constructivă de realizare a investiției, cu justificarea alegerii acesteia:

Avantajul sistemului rutier cu îmbracaminte asfaltică este că asigură un confort sporit la parcurgerea traseului, o durată de viață mare, siguranță în exploatare. Cheltuielile cu investiția sunt mai mici, dar pot fi cheltuieli de întreținere mai mari în timp. Timpul de interzicere a lucrărilor pe timpul execuției lucrărilor este redus.

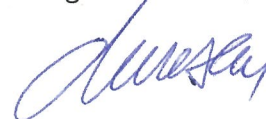
Sistemul rutier rigid, are un cost mai mare de investiție, dar cheltuielile cu întreținerea în viitor sunt mai mici. Pe timpul execuției lucrărilor circulația rutieră este interzisă pe o perioadă mai mare de timp. Apare un disconfort în circulație datorită rosturilor. Eventualele intervenții la utilități sunt mai greoaie și mai scumpe. Acest sistem rutier este pretabil pentru drumuri de trafic greu sau foarte greu.

Varianta aleasă pentru realizarea investiției este cea cuprinsă în **Scenariul 1**, deoarece avantajele realizării părții carosabile cu sistem rutier suplu sunt evidente în fața realizării unui sistem rutier rigid.

- echiparea și dotarea specifică funcțiunii propuse nu este cazul

Intocmit

Ing. Muresan Ciprian



3.2.2. Relocări rețele electrice

La rețelele electrice de pe această stradă, atât pentru LEA 0,4 kV de consum general cât și pentru bransamente se impune respectarea a două condiții privind coexistența:

- condiția privitoare la amplasarea stălpilor în trotuar, la 0,2 m de bordură, atât pentru situația de coexistență de traversare cât și pentru cea de apropiere.
- condiția privind gabaritul impus de 7,00 m (la LEA 0,4 kV) respectiv 6,00 m (la bransamente) pentru traversările cu LEA 0,4 kV și cu bransamente peste stradă care se modernizează.

În urma analizei din teren și a planurilor de situație cu lucrările de modernizare proiectate se constată următoarele:

- Stalpul electric al LEA 0,4 kV, tip SE 10, din dreptul pichetului nr. 30 este amplasat în carosabilul proiectat

Pentru reglementare se vor muta stâlpii amplasați necorespunzător în zona drumului. Amplasamentele noi ale stâlpilor care necesită relocare se vor stabili în apropierea celor existente, detalierea acestora urmând a se realiza la următoarele faze de proiectare, în funcție și de eventualele modificări ce se pot aduce la faza PTE a proiectului prin care se modernizează această stradă.

Odată cu relocarea stâlpilor existenți amplasați necorespunzător se vor înlocui și conductoarele LEA 0,4 kV cu altele noi, înlocuirea fiind parțială sau pe mai multe deschideri, în funcție de poziția finală a stâlpilor relocați.

Bransamentele afectate de relocarea stâlpilor se vor reface prin înlocuirea conductoarelor de bransament de la stâlp până în firida existentă pe clădirile consumatorilor.

La faza următoare de proiectare se vor analiza în detaliu gabaritele impuse la traversări și apropieri față de stradă modernizată, iar pentru situațiile în care nu se respectă aceste gabarite se vor întinde la săgeată conductoarele astfel încât să se respecte gabaritul impus, sau în cazurile în care se impune, se vor introduce în LEA stâlpi suplimentari. Tot la faza următoare de proiectare, pentru bransamentele la care nu se respectă gabaritul la traversare, se vor înlocui conductoarele existente și consolele existente cu console mai lungi, montate la o cota superioară pe clădire față de cota existentă.

Detaliile privind modul în care bransamentele care se vor reglementa se vor stabili la fazele următoare de proiectare.

Cantitățile de lucrări sunt prezentate în partea economică a documentației ca și obiect separat, având în vedere că lucrările de relocare rețele electrice se vor derula prin operatorul de rețea SDEE Bistrita.

La stabilirea cantităților de lucrări s-a ținut cont de următoarele:

- Pentru lucrările de săpătură s-a stabilit împreună cu beneficiarul obiectivului faptul că nu se vor cuprinde lucrările de refaceri, acestea fiind executate de constructorul lucrărilor de modernizare a strazii;

- Tipul stălpilor noi care se vor folosi s-a stabilit în funcție de situația din teren, la fazele următoare de proiectare existând posibilitatea să se utilizeze alte tipuri de stâlpi, în funcție și de precizările stabilite prin Avizul de Amplasament care urmează a fi emis de SDEE Bistrița.

3.2.3. Lucrări pentru realizarea sistemului de iluminat public stradal

S-a prevăzut realizarea unui sistem de iluminat public stradal (SIP), cu amplasare pe partea dreaptă.

Iluminatul public stradal va ține seama de soluția adoptată în cadrul proiectului Modernizare, reabilitare, extindere iluminat public în mun. Bistrița.

Atat stâlpii care se vor utiliza pentru realizarea SIP, cât și corpurile de iluminat, vor respecta obligatoriu fișele tehnice și sistemul de telegestiune utilizat din cadrul proiectului Modernizare, reabilitare, extindere iluminat public în mun. Bistrița. Aceste fișe tehnice sunt prezentate în anexa la prezenta documentație. De asemenea, se va avea în vedere faptul că toate corpurile de iluminat trebuie să poată fi întregite în sistemul de telegestiune prevăzut în cadrul proiectului Modernizare, reabilitare, extindere iluminat public în mun. Bistrița, sistem al cărui specificații tehnice care trebuie respectate se găsesc în anexa la prezenta documentație.

În urma calculului luminotehnic prezentat în anexa, pentru respectarea condițiilor impuse prin SR-EN 13201:2015, a rezultat o putere de 35 W pentru corpurile LED, corpuri care se vor folosi în combinație cu o carjă de 1,5 m montată pe stâlpii IP. La faza următoare de proiectare se vor reface calculele luminotehnice pentru situația finală a tipurilor de corpuri de iluminat care se vor monta pe această stradă.

Stâlpii vor fi de tip metalic, cu înălțimea deasupra solului de 8m și distanța medie între stâlpi de 31m. Stâlpii vor respecta specificațiile tehnice prezentate în anexa la prezenta documentație.

Stâlpi vor fi alimentați din rețeaua existentă, printr-o LES 0,4 kV amplasată subteran, în afara carosabilului străzii modernizate.

LES 0,4 kV proiectată va fi realizată cu cablu tip ACYAbY 3x35+16 mmp amplasat în șanț de pământ, pe pat de nisip.

Fiecare stâlp va fi amplasat pe o fundație turnată și va avea o ușă pentru acces la cablurile electrice. De asemenea vor fi echipați cu șină pentru montarea regletei de bransament și cu riglete

de bransament. In interiorul cablului se va monta conductor CYY 3x2,5 mmp de la riglete la corpul de iluminat, iar cablurile LES 0,4 kV se vor proteja prin fundatia de beton in teava de protectie si se vor racorda la rigletele de bransament.

Fiecare stalp se va lega pentru protectie la priza de pamant construita. Aceasta priza se va realiza prin montarea unei platbande zincate de otel care se va monta ingropat dealungul strazii, in santul comun cu cablurile retelei de iluminat public.

La toate accesele la curtile particulare din zona strazii, LES 0,4 kV IP proiectata va fi protejata in teava HDPE.

S-a prevazut racordarea LES 0,4 kV SIP la rețeaua de distribuție electrică existentă pe aceasta strada printr-un punct de aprindere iluminat public (PAIP) montat la capatul străzii. ATR-ul emis de SDEE Bistrita va recomanda soluția finală.

Cantitatile de lucrari sunt prezentate in partea economica a documentatiei ca si obiect separat. La stabilirea cantitatilor de lucrari s-a tinut cont de urmatoarele:

- Pentru lucrarile de sapatura s-a stabilit impreuna cu beneficiarul obiectivului faptul ca nu se vor cuprinde lucrarile de refaceri, acestea fiind executate de constructorul lucrarilor de modernizare a strazii;

- In situatia in care LES 0,4 kV SIP proiectat se va amplasa pe strada in zona in care trotuarul este deja modernizat, s-au cuprins si lucrarile de desfacere respectiv refacere pavaje trotuar si/sau spatii verzi;

- S-a prevazut montarea unui PAIP impreuna cu contorul pentru masurarea energiei electrice aferent. Dupa emiterea ATR de catre SDEE Bistrita, in cazul in care nu va fi necesara montarea PAIP se va renunta la procurarea acestuia si a contorului de energie aferent.

- Pentru fiecare corp de iluminat tip LED s-a prevazut montarea unui dispozitiv local de telegestiune, pentru integrarea in sistemul de telegestiune al beneficiarului.

Întocmit
Ing. Alexandru Dornea



3.3 Costurile estimative ale investiției:

- costurile estimate pentru realizarea obiectivului de investiții, cu luarea în considerare a costurilor unor investiții similare, ori a unor standarde de cost pentru investiții similare corelativ cu caracteristicile tehnice și parametrii specifici obiectivului de investiții;

3.3.1. EVALUARE SCENARIUL 1

Anexa Nr. 7

Devizul general

al obiectivului de investiții

Lot 2 - "Amenajarea de strazi in zonele noi de locuinte din mun. Bistrita- Etapa IV" - strada Lempes

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoarea (exclusiv TVA)	TVA	Valoarea (inclusiv TVA)
		Lei	Lei	Lei
1	2	3	4	5
CAPITOLUL 1				
Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului				
1.1	Obtinerea terenului	0	0	0
1.2	Amenajarea terenului	0	0	0
1.3	Amenajari pentru protectia mediului si aducerea terenului la starea initiala	0	0	0
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor	0	0	0
TOTAL CAPITOLUL 1		0	0	0
CAPITOLUL 2				
Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului de investitii				
2	Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului de investitii	0	0	0
TOTAL CAPITOLUL 2		0	0	0
CAPITOLUL 3				
Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica				
3.1	Studii	12000	2280	14280
3.1.1	Studii de teren	9000	1710	10710
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	0	0	0
3.1.3	Alte studii specifice	3000	570	3570
3.2	Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize, acorduri si autorizatii	0	0	0
3.3	Expertiza tehnica	0	0	0
3.4	Certificarea performantei energetice si auditul energetic al cladirilor	0	0	0
3.5	Proiectare	146793.6	25527.99	172321.58
3.5.1	Tema de proiectare	0	0	0
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0	0	0
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentatie de avizare a lucrarilor de interventii si deviz general	15000	2850	17850
3.5.4	Documentatiile tehnice necesare in vederea obtinerii avizelor/acordurilor/autorizatiilor	500	0	500
3.5.5	Verificarea tehnica de calitate a proiectului tehnic si a detaliilor de executie	11935.78	0	11935.78
3.5.6	Proiect tehnic si detalii de executie	119357.82	22677.99	142035.8
3.6	Organizarea procedurilor de achizitie	0	0	0
3.7	Consultanta	0	0	0
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investitii	0	0	0
3.7.2	Consultanta cerere de finantare, studii de piata, de evaluare	0	0	0

3.8	Asistenta tehnica	51153.35	9719.14	60872.49
3.8.1	Asistenta tehnica din partea proiectantului	25576.67	4859.57	30436.24
3.8.1.1	pe perioada de executie a lucrarilor	17051.12	3239.71	20290.83
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse in programul de control al lucrarilor de executie, avizat de catre ISC	8525.56	1619.86	10145.41
3.8.2	Dirigentie de santier	25576.67	4859.57	30436.24
TOTAL CAPITOLUL 3		209946.95	37527.12	247474.07
CAPITOLUL 4				
Cheltuieli pentru investitia de baza				
4.1	Constructii si instalatii	1705111.66	323971.21	2029082.87
4.1.1	Amenajare strada Lempes	1367974.84	259915.22	1627890.06
4.1.2	Lucrari ip strada Lempes	326225.12	61982.77	388207.89
4.1.3	Lucrari relocare LEA 0,4 kV strada Lempes	10911.69	2073.22	12984.92
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0	0	0
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	2650	503.5	3153.5
4.3.1	Obiect: Lucrari ip strada Lempes	2650	503.5	3153.5
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	0	0	0
4.5	Dotari	0	0	0
4.6	Active necorporale	0	0	0
TOTAL CAPITOLUL 4		1707761.66	324474.71	2032236.37
CAPITOLUL 5				
Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de santier	42627.79	8099.28	50727.07
5.1.1	Lucrari de constructii pentru organizarea santierului	42627.79	8099.28	50727.07
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii santierului	0	0	0
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	18756.23	0	18756.23
5.2.1	Comisioanele si dobanzile aferente creditului bancii finantatoare	0	0	0
5.2.2	Cota aferenta ISC pentru controlul calitatii lucrarilor de constructii	8525.56	0	8525.56
5.2.3	Cota aferenta ISC pentru controlul statului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea lucrarilor de constructii	1705.11	0	1705.11
5.2.4	Cota aferenta Casei Sociale a Constructorilor - CSC	8525.56	0	8525.56
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme si autorizatia de construire/desfiintare	0	0	0
5.3	Cheltuieli diverse si neprevazute	85388.08	16223.74	101611.82
5.4	Cheltuieli pentru informare si publicitate	0	0	0
TOTAL CAPITOLUL 5		146772.1	24323.02	171095.12
CAPITOLUL 6				
Cheltuieli pentru probe tehnologice si teste				
6.1	Pregatirea personalului de exploatare	0	0	0
6.2	Probe tehnologice si teste	0	0	0
TOTAL CAPITOLUL 6		0	0	0
TOTAL GENERAL:		2064480.71	386324.85	2450805.56
din care: C+M (1.2, 1.3, 1.4, 2, 4.1, 4.2, 5.1.1)		1747739.45	332070.5	2079809.94

Intocmit

[Signature]

INTEGRAL
CONSTRUCT S.R.L.
C.U.: RO18069462

Ing. Muresan Ciprian

Devizul obiectului: Lot 2 - "Amenajarea de strazi in zonele noi de locuinte din mun. Bistrita- Etapa IV" - strada Lempes

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoarea (exclusiv TVA)	TVA	Valoarea (inclusiv TVA)
		Lei	Lei	Lei
1	2	3	4	5
Cap. 4 - Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1	Constructii si instalatii	1705111.66	323971.21	2029082.87
4.1.1	Amenajare strada Lempes	1367974.84	259915.22	1627890.06
4.1.1.1	Terasamente	39906.12	7582.16	47488.28
4.1.1.2	Lucrari de drum	727777.81	138277.78	866055.6
4.1.1.3	Trotuare	138770.77	26366.45	165137.22
4.1.1.4	Drumuri laterale - 1 buc	6938.03	1318.23	8256.26
4.1.1.5	Canalizare pluviala DN=400mm - 1002 m	276970.76	52624.44	329595.2
4.1.1.6	Canalizare pluviala DN=160mm - 105 m	16437.97	3123.21	19561.19
4.1.1.7	Camin de vizitare - 27 buc	85987	16337.53	102324.53
4.1.1.8	Guri de scurgere - 31 buc	57394.04	10904.87	68298.91
4.1.1.9	Siguranta circulatiei	5792.33	1100.54	6892.87
4.1.1.10	Separator de hidrocarburi - 1 buc	12000	2280	14280
4.1.2	Lucrari ip strada Lempes	326225.12	61982.77	388207.89
4.1.2.1	Pozare LES JT si racordare la stalpi IP	53772.63	10216.8	63989.43
4.1.2.2	Pozare cablu in sapatura	63067.68	11982.86	75050.54
4.1.2.3	Montare stalpi IP, inclusiv fundatii si priza de pamant	208397.67	39595.56	247993.23
4.1.2.4	Demontare corpuri ip existente	987.15	187.56	1174.7
4.1.3	Lucrari relocare LEA 0,4 kV strada Lempes	10911.69	2073.22	12984.92
4.1.3.1	Demontare LEA JT	1672.18	317.71	1989.89
4.1.3.2	Montare LEA jt	7537.44	1432.11	8969.56
4.1.3.3	Fundatii	1702.07	323.39	2025.47
TOTAL I - subcap. 4.1		1705111.66	323971.21	2029082.87
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0	0	0
TOTAL II - subcap. 4.2		0	0	0
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	2650	503.5	3153.5
4.3.1	Obiect: Lucrari ip strada Lempes	2650	503.5	3153.5
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	0	0	0
4.5	Dotari	0	0	0
4.6	Active necorporale	0	0	0
TOTAL III - subcap. 4.3+4.4+4.5+4.6		2650	503.5	3153.5
TOTAL (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)		1707761.66	324474.71	2032236.37

[Signature]

INTEGRAL
CONSTRUCT S.R.L.
C.U.I.: RO18069462

EVALUARE SCENARIUL 2

Evaluarea pentru scenariul 2 nu s-a mai facut, deoarece, drumurile cu stratul de uzura din dale de beton de ciment rutier se preteaza la drumurile cu trafic foarte greu, ceea ce nu se aplica pentru aceasta strada.

- costurile estimative de operare pe durata normată de viață/de amortizare a investiției publice.

3.4 Studii de specialitate, în funcție de categoria și clasa de importanță a construcțiilor, după caz:

- studiu topografic- realizat de ZZ TOPO SRL, Cluj Napoca
- studiu geotehnic și/sau studii de analiză și de stabilitatea terenului- realizat de II- Mostis Dorina, Baia Mare
- studiu hidrologic, hidrogeologic-nu este cazul
- studiu privind posibilitatea utilizării unor sisteme alternative de eficiență ridicată pentru creșterea performanței energetice-nu este cazul
- studiu de trafic și studiu de circulație-nu s-au realizat datorita incadrarii ca strada de categoria a IV-a
- raport de diagnostic arheologic preliminar în vederea exproprierii- nu este cazul;
- studiu peisagistic în cazul obiectivelor de investiții care se referă la amenajări spații verzi și peisajere-nu este cazul
- studiu privind valoarea resursei culturale-nu este cazul;
- studii de specialitate necesare în funcție de specificul investiției-specificul investitiei nu presupune realizarea altor studii decat cele prezentate mai sus.

3.5 Grafice orientative de realizare a investiției

Capitole de lucrari		Durata de executie (luni)										
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului											
3	Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica											
3.1	Studii de teren											
3.2	Taxe pentru obtinerea de avize,acorduri si autorizatii											
3.3	Proiectare si inginerie											
3.4	Organizarea procedurilor de achizitie											
3.5	Consultanta											
3.6	Asistenta tehnica											
4	Cheltuieli pentru investitia de baza											
4.1	Constructii si instalatii											
5.1	Organizare de santier											
5.1.1	Lucrari de constructii											

4. Analiza fiecărui/fiecărei scenariu/opțiuni tehnico - economic(e) propus(e)

- 4.1. Prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referință și prezentarea scenariului de referință
- 4.2. Analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice, ce pot afecta investiția

Avand in vedere specificul lucrarilor din prezenta investitie si amplasamentul lucrarilor, factorii de risc antropici si naturali inclusive schimbari climatice (inundatii, ingheturi) nu pot afecta aceste lucrari, cel putin din urmatoarele motive:

- materialele folosite sunt rezistente la sarcini mecanice;
- amplasamentul lucrarilor nu este in zone inundabile;

4.3. Situația utilităților și analiza de consum:

- necesarul de utilități și de relocare/protejare: pentru realizarea investitiei nu sunt necesare lucrari de racordare la utilitati
- soluții pentru asigurarea utilităților necesare-nu este cazul

4.4. Sustenabilitatea realizării obiectivului de investiții:

- a) impactul social și cultural, egalitatea de șanse: prin realizarea lucrărilor se poate asigura accesul facil al locuitorilor spre restul orașului
- b) estimări privind forța de muncă ocupată prin realizarea investiției: în faza de realizare, în faza de operare: nesemnificative în ambele faze
- c) impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversității și a siturilor protejate: ca și impact asupra factorilor de mediu se poate menționa că modernizarea străzii va reduce poluarea fonică și poluarea cu noxe și praf
- d) impactul obiectivului de investiție raportat la contextul natural și antropic în care acesta se integrează: nesemnificativ.

4.5. Analiza cererii de bunuri și servicii, care justifică dimensionarea obiectivului de investiții - nu se aplica

4.6. Analiza financiară, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță financiară: fluxul cumulat, valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate; sustenabilitatea financiară - nu se aplica

4.7. Analiza economică, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță economică: valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate și raportul cost-beneficiu sau, după caz, analiza cost-eficacitate - nu se aplica

4.8. Analiza de sensibilitate - nu se aplica

4.9. Analiza de riscuri, măsuri de prevenire/diminuare a riscurilor - nu se aplica

5. Scenariul/Opțiunea tehnico-economică optimă, recomandată

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

Scenariile propuse prezintă o analiză din punct de vedere tehnic și financiar privind două soluții posibile de realizare a investiției.

Ca primul scenariu a fost analizată posibilitatea modernizării străzii prin realizarea unui sistem rutier suplu, format din straturi de fundație și mixturi asfaltice. Această soluție presupune realizarea unei investiții inițiale cu cheltuieli inițiale mai mici, dar cu eventuale cheltuieli de întreținere mai mari. Avantajele acestei soluții constau în executia lucrării într-un timp scurt, fără implicații asupra traficului și asigurarea unui confort optim după darea în circulație.

Al doilea scenariu a constat în realizarea unui sistem rutier rigid, care este mai scump decât și investiție inițială, deoarece acest sistem este pretabil la drumuri cu trafic foarte greu. Ca și dezavantaje se pot menționa disconfortul creat la rularea autovehiculelor din cauza rosturilor, prețul mare al cheltuielii inițiale a investiției și durata mare a realizării propriu-zise a investiției.

5.2. Selectarea și justificarea scenariului/opțiunii optime recomandate

Pentru realizarea investiției s-a ales varianta de sistem rutier suplu (scenariul 1).

In alegerea scenariului recomandat s-au avut in vedere urmatoarele aspecte:

- Cost de investitie mai scazut in comparatie cu sistemul rutier rigid
- Confort ridicat la rulara autovehiculelor pe suprafata carosabila
- Lucrari de executie a investitiei realizabile in timp mai scurt

Confort optic ridicat (la varianta cu dale din beton confortul optic este redus din cauza reflexiilor solare pe suprafata betonului, care se deschide la culoare).

5.3. Descrierea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e) privind:

- a) obținerea și amenajarea terenului- Conform Certificat de Urbanism, terenul afectat de lucrare este situat în intravilan și aparține domeniului public.
- b) asigurarea utilităților necesare funcționării obiectivului-nu este cazul
- c) soluția tehnică, cuprinzând descrierea, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcțional-arhitectural și economic, a principalelor lucrări pentru investiția de bază, corelată cu nivelul calitativ, tehnic și de performanță ce rezultă din indicatorii tehnico-economici propuși

Soluția tehnică adoptată este cea prezentată în scenariul 1, respectiv realizarea părții carosabile cu sistem rutier suplă.

Principalele lucrări ale investiției de bază se referă la realizarea sistemului rutier al părții carosabile, sistemul rutier al trotuarelor și realizarea scurgerii apelor pluviale, realizarea semnalizării rutiere.

Varianta constructivă de realizare a investiției

A. Scurgerea apelor cuprinde următoarele procedee tehnologice:

1. Executarea săpăturii și transportul pământului rezultat
2. Asternerea stratului de nisip/balast
3. Pozarea caminelor de vizitare, conductelor, gurilor de scurgere
4. Asternerea și compactarea stratului superior de balast

B. Pregătirea platformei cuprinde următoarele procedee tehnologice:

1. Săpătura și umplutura conform profilului longitudinal și a profilelor tip
2. Transportul, împrăștierea și compactarea volumului de pământ din lucrările mai sus menționate
3. Scarificarea, compactarea și pregătirea platformei în vederea asternerii straturilor .

C. Sistem rutier drum, trotuare, drumuri laterale cuprinde urmatoarele procedee tehnologice:

1. Executarea stratului de balast. (mecanic 90%, manual 10%)
2. Executarea stratului de nisip si incadrarea cu borduri la trotuar si drum (100% manual)
3. Executarea stratului de piatra sparta. (mecanic 90%, manual 10%)
4. Executarea stratului de uzura la trotuar: pavaje
5. Executarea curatirii, amorsarii si a stratului de legatura din BADPC22.4 (mecanic 100%)
6. Executarea curatirii, amorsarii si a stratului de uzura BA16 (mecanic 100%)

D. Siguranta circulatiei cuprinde urmatoarele procedee tehnologice:

1. Executarea lucrarilor de marcaj rutier
2. Montarea indicatoarelor de circulatie
3. Montarea parapetului

d) probe tehnologice și teste-nu este cazul

e)

5.4. Principalii indicatori tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții:

- a) indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general;

INDICATORI MAXIMALI	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (inclusiv TVA)
	Mii lei	Mii lei	Mii lei
TOTAL GENERAL	2064.48	386.32	2450.81
din care C+M	1747.74	332.07	2079.81

- 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;
- c) indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții:

- drumuri:

Elemente specifice	Pret (lei)	Suprafata (mp)	Lungime (km)	Pret / suprafata (lei / mp)	Pret / lungime (lei / km)
Carosabil	727777.81	3871.00	1.003	188.01	725601.01
Trotuar	138770.77	886.00	-	156.63	-
Canalizare pluviala	276970.76		1.002		276417.92

- Iluminat public:

DENUMIRE STRADA	lungime (ml)	Valoare iluminat public (lei)	Pret iluminat public / ml (lei)
str.Lempes	1003	326225	325

d) durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni: -8 luni.

5.5. 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

STANDARDE APLICABILE

Trasee și elemente geometrice

- STAS 863-1985 „Lucrări de drumuri. Elemente geometrice ale traseelor”
- STAS 10144/1-90 „ Strazi-profiluri transversale. Prescripții de proiectare”
- STAS 10144/2-91 „ Strazi-trotuare, alei de pietoni..”
- STAS 10144/3-91 „ Strazi- Elemente geometrice”

Lucrări de terasamente. Consolidarea terasamentelor de drum

- STAS 2914 – Terasamente – condiții tehnice generale de calitate;
- STAS 12253 – Straturi de formă – condiții tehnice generale de calitate;

Dispozitive de scurgere și evacuare a apelor de suprafață

- STAS 10796/1,2,3 – Construcții anexe pentru colectarea și evacuarea apelor, rigole, șanțuri , casiuri, drenuri. Prescripții de proiectare;
- Normativul NE 012/1-2007 privind clasele de expunere
- CP 012/1- 2007 Codul de practică pentru producerea betonului .

Fundații de balast, piatră spartă și/sau de balast, piatră spartă amestec optimal

- STAS 6400 Straturi de bază și de fundații;

- STAS 2900 – Lățimea drumurilor;
- STAS 1598 / 1,2 – Încadrarea îmbrăcăminților la lucrări de construcții noi și modernizări de drumuri;
- SR 667 – Agregate naturale și piatră prelucrată pentru drumuri;
- SR 662 – Agregate naturale de balastieră
- SR EN 13043 – Agregate pentru amestecuri bituminoase și pentru finisarea suprafețelor utilizate în construcția șoselelor, a aeroporturilor și a altor zone cu trafic;
- SR EN 13242 – Agregate din materiale nelegate sau legate hidraulic pentru utilizare în inginerie civilă și construcții de drumuri;
- SR EN 12620 – Agregate pentru beton;

Structuri rutiere

- PD 177/2001 – Normativ privind dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (metoda analitică);
- NP 116/2004 – Normativ privind dimensionarea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi;
- AND 550/1999 – Normativ pentru dimensionarea straturilor bituminoase de ranforsare a structurilor rutiere suple și semirigide
- STAS 1709/1-1990 – Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț la lucrări de drumuri. Adâncimea de îngheț în complexul rutier. Prescripții de calcul;
- STAS 1709/2-1990 - Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț la lucrări de drumuri. Prevenirea și remedierea degradărilor din îngheț-dezgheț. Prescripții de calcul;
- AND 605 - Mixturi asfaltice executate la cald condiții tehnice privind proiectarea, prepararea și punerea în operă

Marcaje rutiere, semnalizări rutiere

- SR 1848-1:2011 – Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Clasificare, simboluri și amplasare;

Legislație specifică

- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor de construcții;
- Legea nr. 453/2001 – Lege pentru modificarea și completarea Legii nr. 50/1991;
- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții;
- Regulamentul privind controlul de stat al calității în construcții, aprobat prin HG nr. 273/1994;
- H.G. 925/1995 – Regulament de verificare și expertizare tehnică de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și a construcțiilor.
- Ordinul M.T. nr. 45/1998 – Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor;
- Hotărârea Guvernului nr. HG 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor aferente obiectivelor / proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice ;
- Legea nr. 98/2016 privind achizițiile publice;
- Norme generale de protecția muncii – Ministerul Muncii și Protecției Sociale 2002;
- Legea Protecției Muncii nr. 90/1996, republicată 2001;

- 5.6. **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.**

Instrumente de finanțare destinate dezvoltării locale: Fonduri Proprii (Buget Local).

6. Urbanism, acorduri și avize conforme

- 6.1. **Certificatul de urbanism emis în vederea obținerii autorizației de construire: nr. 2345 din 09.10.2019**
- 6.2. **Extras de carte funciară: CF nr. , nr. cad**
- 6.3. **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-ANEXAT**
- 6.4. **Avize conforme privind asigurarea utilităților-nu este cazul**
- 6.5. **Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară- ANEXAT**
- 6.6. **Avize, acorduri și studii specifice, după caz, în funcție de specificul obiectivului de investiții și care pot condiționa soluțiile tehnice- ANEXAT**

7. Implementarea investiției

- 7.1. **Informații despre entitatea responsabilă cu implementarea investiției**
Primăria Municipiului Bistrita -420040, Bistrita, Piata Centrala, nr. 6, BN
Telefon: 0263-223923, Fax: 0263-231046
- 7.2. **Strategia de implementare, cuprinzând: durata de implementare a obiectivului de investiții (în luni calendaristice), durata de execuție, graficul de implementare a investiției, eșalonarea investiției pe ani, resurse necesare**

Conform graficului prezentat la capitolul 3.5, durata de implementare este de 10 luni calendaristice din care durata de execuție este de 6 luni calendaristice.

7.3. Strategia de exploatare/operare și întreținere: etape, metode și resurse necesare

Întreținerea strazii după realizarea investiției și expirarea perioadei de garanție va fi asigurată din fonduri proprii de către Beneficiar.

7.4. Recomandări privind asigurarea capacității manageriale și instituționale

Beneficiarul va asigura managementul și relațiile interinstituționale pentru implementarea proiectului.

8. Concluzii și recomandări

Execuția lucrărilor trebuie realizată de unități specializate în domeniul lucrărilor de drumuri.

Intocmit

Ing. Muresan Ciprian



DECLARATIE PE PROPRIA RASPUNDERE

Subsemnatul, ing. Batinas Marius Silviu, cu domiciliul in Cluj-Napoca str. Constantin Noica, nr.14, ap.2, judetul Cluj, avand CNP 1790502124043 identificat prin C.I. seria K.X. nr.754219 in calitate de reprezentant legal al SC INTEGRAL CONSTRUCT SRL cu sediul in mun. Gherla, Strada Al. Vlahuta, nr.19, ap.15 judetul Cluj, inregistrata la ORC Cluj-Napoca sub nr. J12/3752/2005, CUI: RO 18069462, in functia de administrator declar pe propria raspundere urmatoarele:

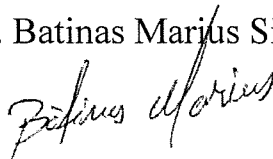
Preturile folosite la intocmirea studiului de fezabilitate “**Amenajarea de străzi în zonele noi de locuințe din municipiul Bistrița-etapa IV**”, intocmite pentru beneficiarul: Municipiul Bistrița, respecta baza de date furnizata de catre site-ul www/apdrp.ro precum si ofertele furnizate de catre firme din domeniu (SC LDP SA, SC FRASINUL SRL, SC CML.RO SRL, DIMEX 2000 COMPANY SRL).

De asemenea la evaluarea investitiei de baza s-au tinut cont de prevederile HG 363/2010 privind aprobarea standardelor de cost pentru obiective de investitii finantate din fonduri publice, cu modificarile si completarile ulterioare.

Cunoscand pedeapsa prevazuta la art.292 din Codul penal pentru infractiunea de fals in declaratii, am verificat datele din prezenta declaratie, care este completa si corecta.

Proiectant

Ing. Batinas Marius Silviu



(B) PIESE DESENATE

- 1 Plan de Incadrare in Zona____PI1
- 2 Plan de Situatie_____S1-S7
- 3 Profil Longitudinal_____L1-L7
- 4 Profile transversale Tip_____TT1-TT4