



HOTĂRÂRE

privind aprobarea Studiului de fezabilitate și a principalilor indicatori tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Modernizare drum județean DJ 203 F (Grivița)-Smirna-lazu-Scînteia-Valea Ciorii-DN21A, Km 0+000-Km 25+350”

Consiliul Județean Ialomița,
Având în vedere:

- Expunerea de motive nr. 396 din 18.01.2016 a Vicepreședintelui Consiliului Județean Ialomița;

- prevederile dispoziției nr. 111 din 19.05.2015 a Președintelui Consiliului Județean Ialomița privind adoptarea unor măsuri organizatorice pe perioada dispunerii măsurii controlului judiciar față de Președintele Consiliului Județean Ialomița, cu completările ulterioare,

Examinând:

- Raportul nr. 396 din 18.01.2016 al Direcției Investiții și Servicii Publice;
- Raportul nr. _____ din _____.2016 al Comisiei pentru urbanism, amenajarea teritoriului, dezvoltare regională, protecția mediului și turism;
- Raportul nr. _____ din _____.2016 al Comisiei economico – financiare și agricultură,

În conformitate cu :

- Strategia de Dezvoltare a Județului Ialomița pe perioada 2009-2013, cu orizont 2013-2020,

- prevederile art. 91 alin. (1) lit. b) și alin. (3) lit. f) din Legea administrației publice locale nr.215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- prevederile Hotărârii de Guvern nr. 28/2008 privind aprobarea conținutului cadrului de documentație tehnico-economică aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții;

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

În temeiul art. 97 alin. (1) din Legea administrației publice locale nr.215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art.1 Se aprobă Studiul de fezabilitate pentru obiectivul de investiții „Modernizare drum județean DJ 203 F (Grivița)-Smirna-lazu-Scînteia-Valea Ciorii-

DN21A, Km 0+000-Km 25+350", prevăzut în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2 Se aprobă principalii indicatori tehnico-economici pentru obiectivul de investiții "Modernizare drum județean DJ 203 F (Grivița)-Smirna-lazu-Scînteia-Valea Ciorii-DN21A, Km 0+000-Km 25+350", după cum urmează :

- a) valoarea totală a investiției : 48.736.020,00 lei cu TVA, din care Construcții Montaj (C+M) 43.139.360,00 lei cu TVA;
- b) durata de realizare a investiției : 36 luni;
- c) lungime traseu : 25.803 ml;
- d) sursa de finanțare : bugetul județului Ialomița.

Art.3 Prezenta hotărâre devine obligatorie și produce efecte de la data comunicării.

Art.4 Prin grija Direcției Coordonare Organizare, prezenta hotărâre se va comunica, spre aducere la îndeplinire, Direcției Investiții și Servicii Publice, Direcției Buget Finante și Direcției Achiziții și Patrimoniu, urmând să fie publicată pe site-ul Consiliului Județean Ialomița.

p. PREȘEDINTE,

VICEPREȘEDINTE
Ștefan MUȘOIU

Contrasemnează
Secretarul județului Ialomița,
Adrian Robert IONESCU

Nr. _____
Adoptată la Slobozia
Astăzi _____ 2016

Rd./Oc.
DIG
2 ex.



CONSULTANTA PENTRU INFRASTRUCTURI TERESTRE

Str. Aramesti nr. 4, Sect 5, BUCURESTI-ROMANIA

Tel/fax: 0723369639 / 0378102864,

E-mail: consit@gmail.com



Nr. certificat : 1128
ISO 9001 :2008



Nr. certificat : 1068
ISO 14001 :2004



Nr. certificat : 1048
OHSAS 18001 :2007

STUDIU DE FEZABILITATE

PENTRU:

**"Modernizare DJ 203F - DN 2C (Grivița)-Smirna-Iazu-Scînteia-Valea Ciorii
DN21A km 0+000 – km 25+350, Judet Ialomita",
contract 8200/12.11.2015**



VOLUM 1.1 PIESE SCRISE

BENEFICIAR:

Data:

România / Judetul IALOMITA

JUDETUL IALOMITA

Decembrie 2015



CONSULTANTA PENTRU INFRASTRUCTURI TERESTRI

Str. Aramesti nr. 4, Sect 5, BCURESTI-ROMANIA

Tel/fax: 0723369639 / 0378102864,

E-mail: consit@gmail.com



Nr. certificat : 1128
ISO 9001 :2008



Nr. certificat : 1968
ISO 14001 :2004



Nr. certificat : 1646
OHSAS 18001 :2007

LISTA DE SEMNATURI

PIESE SCRISE SI PIESE DESENATE

**" MODERNIZARE DJ 203F, DN 2C (Grivița)-Smirna-Iazu-Scînteia-Valea Ciorii
DN21A, km 0+000-km 25+350, Judet Ialomita "**

contract 8200/12.11.2015

BENEFICIAR: JUDETUL IALOMITA

FAZA DE PROIECTARE: S.F.



SEF PROIECT:

Ing. Lucian Saia

INTOCMIT:

Ing. Lucian Saia

DATA: DECEMBRIE 2015



BORDEROU

"MODERNIZARE DJ 203F, DN 2C (Grivița)-Smirna-Iazu-Scînteia-Valea Ciorii

DN21A, km 0+000-km 25+350, Judet Ialomita",

contract 8200/12.11.2015

BENEFICIAR: JUDETUL IALOMITA

FAZA DE PROIECTARE: S.F.

PARTE SCRISA:

- LISTA DE SEMNATURI
- BORDEROU
- MEMORIU TEHNIC
- CATEGORIA DE IMPORTANTA A CONSTRUCTIEI
- INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI
- DEVIZ GENERAL
- ANEXA 1 - LISTA DE CANTITATI
- ANEXA2 - VERIFICARE STRUCTURA RUTIERA
- ANEXA3 - VERIFICAREA ADANCIMII DE INGHET DEZGHET

PARTE DESENATA:

- | | | |
|--------------------------|---------------|-------------------|
| ➤ PLAN DE ANSAMBLU | PA01-PA02 | SC. 1:50000, |
| ➤ PLAN DE SITUATIE | PS1-PS68 | SC. 1:1000, |
| ➤ PROFIL LONGITUDINAL | PL1-PL76 | SC. 1:1000, 1:100 |
| ➤ PROFIL TRANSVERSAL TIP | PTT01-PTT10 | SC. 1:50, 1:100 |
| ➤ DETALII GENERALE | DET01 - DET03 | SC. 1:50, 1:100 |

Intocmit,
Ing. Lucian SAIA

Sef proiect,
Ing. Lucian SAIA



MEMORIU TEHNIC

I. DATE GENERALE

Denumirea obiectivului de investitii

"Modernizare DJ 203F, DN 2C (Grivița)-Smirna-lazu-Scînteia-Valea Ciorii DN21A, km 0+000-km 25+350, Judet Ialomita ", contract 8200/12.11.2015

Amplasamentul

DJ203F, judetul Ialomita

Titularul investitiei

CONSILIUL JUDETEAN IALOMITA

Adresa: Slobozia, Piata Revolutiei nr. 1, judetul Ialomita

Beneficiarul investitiei

CONSILIUL JUDETEAN IALOMITA

Adresa: Slobozia, Piata Revolutiei nr. 1, judetul Ialomita

Elaboratorul documentatiei

CONSULTANTA PENTRU INFRASTRUCTURI TERESTRE CONSIT S.A.

Faza de proiectare

STUDIU DE FEZABILITATE

II. DESCRIEREA INVESTITIEI

2.1 Situatia existent a obiectivului de investitii

2.1.1 Necesitatea si oportunitatea investitiei

Conform "Strategiei de dezvoltare a judetului Ialomita" cea mai importanta prioritate o constituie reabilitarea și modernizarea rețelei de drumuri amplasate pe teritoriul judetului.

Traseul studiat parcurge teritoriul administrativ al judetului Ialomita din vest catre est si asigura legatura între DN 2C - localitatea Grivita si continua spre DN 21A, trecand prin localitatile Smirna, Iazu, Scanteia, Valea Ciorii.

Avand in vedere solicitarile din partea Consiliului Judetean Ialomita, autorităților locale si din partea locuitorilor din zona, precum si starea de degradare a drumului asa cum este aratat in cele ce urmeaza, Consiliul Judetean Ialomita a decis modernizarea tronsonului respectiv de drum.

2.1.2 Starea tehnica din punctul de vedere al asigurarii cerintelor esentiale de calitate in constructii, potrivit legii.

Drumul propus pentru modernizare este cuprins între km 0+000 si km 25+350, DJ 203F, se afla amplasat in centrul teritoriului administrativ al judetului Ialomita, incepe la limita localitatii Grivita unde este km 0+000, traverseaza teritoriul administrativ al localitatilor Smirna, Iazu, Scanteia, Valea Ciorii si se termina la intersectie cu DN21A.

Orașul Grivita se află în zona central-nordica a județului, pe malul stâng al râului Ialomița. Prin oraș trece șoseaua națională DN2C, care leagă Slobozia de Buzau. Din acest drum, la Grivita se ramifică drumul județean DJ203F, care duce la Valea Ciorii.

Localitatea Grivita, este așezat în partea central-nordica a județului Ialomița, învecinându-se cu: - Comuna Scanteia (est) – Comuna Traian (nord-est) – Comuna Milosesti (vest) – Orasul Amara (sud). Cadrul natural aparține luncii Ialomiței și Bărăganului Padinei. Se află la distanță de 22 km față de Municipiul Slobozia, reședință de județ -Transportul este asigurat pe ruta DN 2C Buzau-Slobozia ce traversează localitatea Grivita si pe ruta DN 21 Braila-Slobozia ce traversează localitatea Iazu.

Proiectul are ca obiect modernizarea drumului județean DJ203F, pe tronsonul situat între km.0+000 (loc. Grivita) si km.25+350 (loc. Valea Ciorii), avand drept scop cresterea gradului de siguranta, a vitezei de deplasare si imbunatatirea conditiilor de transport.

Drumul judetean DJ203F pe zonele in localitate prezinta aceiasi platforma ca in afara localitatilor, pe aceste sectoare drumul fiind marginit partial de santuri existente din pamant si spatii verzi pe care sunt amplasate retelele de utilitati (retea aeriana electrica, alimentare cu apa, local canalizare menajera).

Pe intreaga lungime traseul drumului judetean este bine definit nefiind necesare corectii de traseu sau propunerea unor sectoare de ocolire.

Lucrarile pentru "Modernizare DJ 203F, DN 2C (Grivița)-Smirna-Iazu-Scanteia-Valea Ciorii DN21A, km 0+000-km 25+350" se vor desfasura numai in ampriza drumului, nefiind necesare exproprii sau demolari de cladiri.

Cele mai frecvente degradari intalnite in prezenta expertiza, sunt specifice drumurilor asfaltate cu imbracaminti bituminoase usoare (IBU) si anume : gropi, fagase faiantari, crapaturi , fisuri, pelade ,

denivelari , degradari de margine cauzate de imbatranirea asfaltului sub actiunea razelor ultraviolete si a factorilor de mediu (temperaturi ridicate si fenomenul de inghet – dezghet), a traficului si nu in ultimul rand de o descarcare deficitara a apelor pluviale care duce la siroiri ale acestora de suprafata sau stationarii indelungate a acestora pe partea carosabila si infiltrarea prin fisuri si crapaturi sau gropi in corpul drumului diminuand capacitatea portanta.

In plan, DJ 203F km 0+000 – km 25+803 se prezinta sub forma unei succesiuni de aliniamente si curbe cu raze variabile. Drumul evolueaza in zona de ses cu culmi domoale. De asemenea, la km 25+760 drumul judetean traverseaza calea ferata Baraganul – Tandarei. Traseul incepe in intravilanul localitatii Grivita si dupa aproximativ 300m se intersecteaza cu DJ211, unde paraseste localitatea. De aici traseul se desfasoara prin camp printr-o serie de aliniamente lungi racordate prin raze cu valori medii la intrarea in intravilanul localitatii Smirna.

De la iesire din localitatea Smirna, la km aroximativ 6+000, traseul se desfasoara intr-o serie de aliniamente lungi si curbe pana la intrarea in intravilanul localitatii Iazu. In aceasta localitate traseul are o serie de aliniamente si curbe. La km 11+180 traseul se intersecteaza cu drumul national DN21, iar la km 11+360 acesta iese din intravilanul localitatii Iazu continuand prin camp pana la km 13+520 unde intra pe teritoriul administrativ al localitatii Scanteia. In interiorul acestei localitati la km 14+300 traseul face o curba la dreapta cu o raza mica. La km 15+540 traseul studiat iese din intravilanul localitatii si se continua prin camp cu aliniamente lungi si curbe cu raze medii pana la intrare in localitatea Valea Ciorii, sat Dumitresti, la km 18+320.

Pe teritoriul localitatii Valea Ciorii traseul se desfasoara prin aliniamente si curbe cu raze medii dar la km 23+220 inainte ca traseul studiat sa paraseste localitatea este amplasata o curba cu raza mica. La km 23+350 traseul iese din intravilanul localitatii Valea Ciorii. Pana la final la intersectia cu drumul judetean DN21A drumul se desfasoara intr-o succesiune de aliniamente si curbe.

In profil longitudinal, drumul se prezinta sub forma unei succesiuni de pante si rampe cu declivitati variind intre 0% si 3%.

In profil transversal drumul se prezinta cu o parte carosabila de 5,0m – 5,50m incadrata cu doua acostamente de cca. 0,50 m neconsolidate.

Profilul transversal este amplasat in general la nivelul terenului.

Sistemul rutier existent prezinta degradari de tipul: faiantari, burdusiri, crapaturi longitudinale si transversale, plombe, fisuri, gropi, fagase cu nivele de severitate (M si R), exudari etc.

Aceste degradari au ca principala cauza factorii de clima si traficul dar si invecchirea straturilor asfaltice.

Apele pluviale cu circulatie dezordonata pe partea carosabila dar si descarcarea lor deficitara la emisari, este cauzata de lipsa sau colmatarea in general a dispozitivelor de colectare, dirijare si evacuare a apelor (santuri, rigole, podete, etc.), si reprezinta un factor definitoriu in ceea ce priveste aparitia si dezvoltarea derectelor de suprafata si de structura. Pe traseul studiat s-au identificat la km 18+000 si la km 20+670 cate un pod cu L=14.00m si deschidere de 10.00m peste un canale de irigatii. Santurile, ca urmare a neantretinerii lor in timp sunt in general colmatate.

Observatii la situatia existenta:

Traseul analizat are pe toata lungimea lui o imbracaminte bituminoasa aflata intr-o stare de degradare avansata. Din cauza acestei situatii se impune pe intreaga lungime analizata refacerea integrala a imbracamintii asfaltice.

In mare parte intersectiile cu drumurile judetene, comunale, drumuri de exploatare, sau alte drumuri nu sunt amenajate si lipsesc podetele in cea mai mare parte sau sunt colmatate si deci nu se asigura o scurgere corespunzatoare a apelor in lungul drumurilor. In localitati, accesele in curti lipsesc, iar acolo unde exista lipsesc podetele necesare pentru aceste accese.

Exista si podete care au lungimi mici in special cele cu deschiderea sub 1000 mm. Santurile, lipsesc in cea mai mare parte, exceptie facand zona localitatilor unde exista zone amenajate cu santuri, dar pe cea mai mare parte a traseelor acestea sunt colmatate si au adancime mica.

Fata de cele de mai sus mentionate, in cadrul proiectului, se vor lua masuri pentru reabilitarea podetelor existente, se vor inlocui cele existente si degradate sau cu deschidere insuficienta, se vor realiza podete tubulare la drumurile laterale si la intrarile in curti, se vor realiza santuri de beton in intravilanul localitatilor strabatute si santuri de pamant in afara lor.

Semnalizarea rutiera pe aceste drum este insuficienta iar pe anumite sectoare lipseste.

Pentru siguranta circulatiei pe langa semnalizarea in plan orizontal si in plan vertical se vor repara bornele kilometrice si reface bornele hectometrice.

2.1.2 Valoarea de inventar a constructiei

Valoarea de inventar a constructiei se va completa printr-o anexa de catre Consiliul Judetean Ialomita.

2.1.3 Actul doveditor al fortei majore

Nu este cazul

2.2 Concluziile raportului de expertiza tehnica

Expertiza a fost intocmita de Dr. Ing. Marin George Catalin in luna Decembrie 2015 in conformitate cu Legea 177/2015 care completeaza Legea 10 /1995 privind Calitatea in Constructii si a Hotararii Nr. 925 /1995 pentru aprobarea Regulamentului de verificare si expertizare tehnica de calitate a proiectelor, a executiei lucrarilor si a constructiilor si are valabilitate 2 ani de la redactare, daca nu se produc modificari majore ca urmare a unor calamitati naturale, care pot modifica datele prezentate in cadrul acesteia.

In cadrul expertizei dimensionarea grosimii straturilor de ranforsare s-a efectuat conform prevederilor „Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple si semirigide (metoda analitica) ind. PD 177-2001”. Aceasta metoda consta in stabilirea comportarii sistemului rutier in punctele critice la solicitarea osiei standard 115kN si anume calculul deformatiei specifice de intindere la baza straturilor bituminoase si a deformatiei specifice verticale de compresiune la nivelul patului drumului si compararea cu valorile admisibile.

Caracteristicile de deformabilitate ale pamantului de fundare se stabilesc in functie de:

- tipul pamantului – P5 (conform STAS 1243)
- tipul climateric al zonei in care este situat drumul – I (conform hartii cu tipurile climaterice de pe teritoriul Romaniei stabilit dupa repartitia indicelui de umiditate I_m)
- regimul hidrologic al complexului rutier – 2b (corespunzator conditiilor hidrologice defavorabile, conform STAS 1709/2 pentru sectoare de drum situate in rambleu cu inaltimea sub 1 m, la nivelul terenului, in profil mixt sau debleu)

Traficul desfasurat pe drumul investigat are componenta de tranzit dar si locala de acces catre proprietati, sau societatile cu caracter lucrativ din zona, terenuri agricole etc., dar viitoarea amenajare a drumului va impulsiona dezvoltarea activitatilor economice in zona ceea ce va genera trafic suplimentar.

Astfel traficul , este preponderent compus din turisme si autovehicole utilitare mici cu sarcina de pana la 3,5 t dar si vehicule cu sarcina pe osie de 11,5 t. Se estimeaza o crestere a traficului pe viitorii 10 ani la o valoare $N_c = 0,15-0,30$ m.o.s ce incadreaza drumul investigat la trafic mediu.

Conform acestor date, drumul se incadreaza in clasa tehnica IV.

Traficul de perspectiva luat in considerare la dimensionarea structurii rutiere are valoarea de 0,30 m.o.s.

Proiectarea lucrarilor de drum s-a facut in urma expertizei tehnice, a studiului geotehnic, ridicarilor topografice si dimensionarii structurii rutiere care sa indeplineasca conditiile de verificare la un trafic de perspectiva de 10ani (2016 – 2026), si la actiunea fenomenului de inghet – dezghet, **solutia prezentata mai jos, fiind solutia optima din punct de vedere tehnic si recomandata de expert:**

- **km 0+000 ÷ 6+050** – excavarea pana la atingerea cotei de fundare si proiectarea unei structuri rutiere flexibile noi cu trei straturi asfaltice

| | |
|--|-------|
| - Strat de uzura BA16 | 4 cm |
| - Strat de binder BAD20 | 5 cm |
| - Strat de baza AB31,5 | 6 cm |
| - Strat superior de fundatie din piatra sparta | 15 cm |
| - Strat inferior de fundatie din balast | 30 cm |
| - Strat de forma din pamant stabilizat cu var | 15 cm |

- **km 6+050 ÷ 25+350** - proiectarea unei structuri rutiere flexibile noi cu doua straturi asfaltice dupa frezarea integrala a asfaltului si compactare in cale

Tipurile de mixturi din compozitia stratului de uzura si de binder se vor alege in conformitate cu clasa tehnica a drumului si SR EN 13108. Stratul de uzura trebuie sa satisfaca cerintele legate de adezivitatea bitumului la scheletul mineral. Fundatia va fi alcatuita dintr-un strat de piatra sparta cu grosime minima de 15 cm dupa frezarea straturilor asfaltice si compactarea in amplasament la un grad de compactare minim 98%. Materialul frezat rezultat din asfalt poate fi folosit ca strat inferior de fundatie. Aceasta solutie prezinta avantajul realizarii in conditii calitativ mai bune a casetelor de largire pentru aducerea drumului la platforma de 8,00 m.

- Strat de uzura BA16 4 cm
- Strat de baza AB31,5 6 cm
- Strat superior de fundatie din piatra sparta 15 cm
- Strat inferior de fundatie din materialul rezultat in urma frezarii straturilor asfaltice

- Pe aceste tronsoane solutia de executie a sistemului rutier in caseta pentru asigurarea partii carosabile de 6.0m si banda de incadrare de 2x0.25m, are o structura rutiera tip flexibila si are urmatoarea alcatuire:

- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic tip BA16;
- 6 cm strat de legatura din anrobat bituminos tip AB31.5;
- 20 cm strat de fundatie superior de piatra sparta amestec optimal;
- 30 cm fundatie din balast;
- 10cm frezare mixturi asfaltice existente si folosirea acestora ca strat inferior de fundatie (in completare la structura existenta).

Expertul, in cadrul expertizei intocmite, recomanda solutia de mai sus, cu mentiunea ca structura rutiera propusa a fost aleasa pe criteriul verificarii acestora la Inghet-dezghet, si la un interval de maxim 5 ani coverul asfaltic BA16 de 4cm va fi frezat si inlocuit cu unul nou de minlm 4cm, aceasta datorita pierderii capacitatii portante prin actiunea razelor solare, a inghet-dezghetului, etc.

2.3 Recomandarile expertului tehnic:

Solutia 1 - Proiectarea unei structuri rutiere flexibila, cu alcatuirea:

- **km 0+000 ÷ 6+050** – excavarea pana la atingerea cotei de fundare si proiectarea unei structuri rutiere flexibile noi cu trei straturi asfaltice

| | |
|--|-------|
| Strat de uzura BA16 | 4 cm |
| Strat de binder BAD20 | 5 cm |
| Strat de baza AB31,5 | 6 cm |
| Strat superior de fundatie din piatra sparta | 15 cm |
| Strat inferior de fundatie din balast | 30 cm |
| Strat de forma din pamant stabilizat cu var | 15 cm |

- **km 6+050 ÷ 25+350** - proiectarea unei structuri rutiere flexibile noi cu doua straturi asfaltice dupa frezarea integrala a asfaltului si compactare in cale

Tipurile de mixturi din compozitia stratului de uzura si de binder se vor alege in conformitate cu clasa tehnica a drumului si SR EN 13108. Stratul de uzura trebuie sa satisfaca cerintele legate de adezivitatea bitumului la scheletul mineral. Fundatia va fi alcatuita dintr-un strat de piatra sparta cu grosime minima de 15 cm dupa frezarea straturilor asfaltice si compactarea in amplasament la un grad de compactare minim 98%. Materialul frezat rezultat din asfalt poate fi folosit ca strat inferior de fundatie. Aceasta solutie prezinta avantajul realizarii in conditii calitativ mai bune a casetelor de largire pentru aducerea drumului la platforma de 8,00 m.

| | |
|--|-------|
| Strat de uzura BA16 | 4 cm |
| Strat de baza AB31,5 | 6 cm |
| Strat superior de fundatie din piatra sparta | 15 cm |

Strat inferior de fundatie din materialul rezultat in urma frezarii straturilor asfaltice
 Structurile se vor verifica, inclusiv la inghet-dezghet.

Solutia 2 - excavarea pana la atingerea cotei de fundare si proiectarea unei structuri rutiere semirigide noi cu trei straturi asfaltice, cu alcatuirea:

- **km 0+000 ÷ 25+350**

| | |
|---|------------------------------------|
| Strat de uzura BA16 | 4 cm |
| Strat de legatura BADPC20 | 5 cm |
| Strat de baza AB31,5 | 6 cm |
| Strat de fundatie din agregate naturale stabilizate cu ciment | 15 cm |
| Completare, reprofilare | minim 25 cm balast peste existent. |

Solutia 1 prezinta avantajul usurintei executarii inclusiv a casetelor de largire cu materiale necoezive granulare. Solutia 2 cu structura semirigida presupune o perioada de minimum 14 zile dupa asternerea balastului stabilizat cu ciment pentru intarire, inainte de a permite circulatia si asternerea straturilor urmatoare.

Structurile se vor verifica, inclusiv la inghet-dezghet.

- Pe raza localitatilor linia rosie se va adapta in functie de accesul la proprietati. Accesele la proprietati se vor amenaja cu podete tubulare cu diametrul de minim 500 mm. In sectiune

transversala, drumul va avea o parte carosabila de 6,50 m (din care benzile de incadrare de 0.25m) si acostamente de 0.75 m.

- *Se vor amenaja statii de autobuz in alveole cu structura rutiera cu doua straturi asfaltice, piatra sparta minim 12 cm si balast minim 25 cm.*
- *Intersectiile cu alte drumuri laterale vor fi amenajate corespunzător, ținând seama și de prevederile Normativului CD 173-2001. Prin proiectare se vor crea condiții de vizibilitate, vor fi corelate elementele din plan, lung și profil transversal astfel încât circulația să se poată desfășura în condiții de siguranță și confort.*
- *Se recomanda amenajarea drumurilor laterale pe lungimea de 25 m cu mixtura asfaltica și pe lungimea de minim 10 m cu piatra sparta și proiectarea de podete pentru asigurarea continuitatii santurilor in dreptul acestora. Podetele vor avea diametrul de minim 500 mm. Podetele de descarcare transversale vor avea diametrul minim de 800 mm. Dupa caz se vor proiecta și podete dalate minim 1m.*
- *Se recomanda decolmatarea podetelor existente și remedierea degradarilor.*
- *Pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale se va ține seama de următoarele principii: proiectarea dispozitivelor de scurgere a apelor de suprafața se va face în conformitate cu situația existentă (prevederea de santuri, rigole, rigole dreptunghiulare acoperite cu dale carosabile sau deschise etc., conform STAS 10796/1-77, STAS 10796/2-79 și STAS 10796/3-88), respectiv decolmatarea și reprofilarea dispozitivelor existente care pot fi mentinute pe actualul amplasament, astfel încât apele să fie colectate rapid de pe platforma și evacuate lateral, eventual spre emisari naturali, prin locuri care permit acest lucru.*

In zona intersectiilor cu strazile laterale se va asigura continuitatea scurgerii apelor de suprafața prin santurile proiectate, prevazându-se podete tubulare sau eventual rigole carosabile, sau dirijand apele în lungul acestor strazi laterale pe santurile de pe aceste strazi.

Apele din santuri sau rigole se vor descarca transversal prin podete tubulare (sau dalate) de dimensiuni corespunzătoare, existente sau proiectate, și se va studia modul de scurgere a acestora transversal sau longitudinal drumurilor locale urmărindu-se îndepărtarea lor din zona construcțiilor.

Pe langa podetele existente care urmeaza a fi reparate sau înlocuite pentru evacuarea corespunzătoare a apelor meteorice, în anumite zone ale traseului drumului, se impune a se realiza descarcarea rigolelor și santurilor în podete nou înființate. Adaptarea la teren a podetelor utilizate (existente și noi) se va efectua în conformitate cu prevederile Normativului P19-2003;

- *Pentru siguranța circulației rutiere sunt necesare a se realiza lucrări de semnalizare verticală (indicatoare de circulație), în scopul prevenirii posibilelor accidente de circulație. Indicatoarele de circulație se vor amplasa conform proiectului de semnalizare rutiera. Indicatoarele rutiere se vor confecționa și monta conform SR 1848/1-2011, SR 1848/2-2011 și SR 1848/3-2008. Marcajele rutiere longitudinale care se vor aplica vor fi delimitare a părții carosabile de acostamente. Se vor executa și marcaje transversale de oprire, de cedare a trecerii, de trecere a pietonilor. Marcajele se vor executa conform SR 1848-7.*

2.3.1 Recomandarea expertului/auditorului energetic asupra soluției optime din punct de vedere tehnic și economic, de dezvoltare în cadrul documentației de avizare a lucrărilor de intervenții

In mod evident, performanțele structurilor rutiere proiectate sunt dependente în mare parte de calitatea execuției și a materialelor utilizate, cele două cerințe de bază reprezentând cheia presupunerilor făcute pentru estimarea duratei de viață a structurii și orice abatere minoră poate avea efecte negative majore, motiv pentru care, la executarea lucrărilor, se vor respecta condițiile tehnice de

calitate impuse prin prevederile standardelor si normativelor in vigoare, in masura in care completeaza si nu contravin caietelor de sarcini emise de proiectant.

Calitatea lucrarilor va rezista in timp numai printr-o intretinere permanenta atat a suprafetei de rulare cat si a acostamentelor si lucrarilor adiacente platformei prin asigurarea scurgerii apelor meteorice catre emisari.

Solutia considerata oportuna si necesara din punct de vedere al actiunii in timp a factorilor de trafic si de clima, este **Solutia 1**, care pune bazele realizarii unei modernizari corespunzatoare si de calitate fara utilizarea unor tehnologii si materiale speciale. De asemenea, aceasta solutie permite interventia la retelele utilitare fara costuri mari.

Avantajele scenariului recomandat sunt urmatoarele:

- Prin realizarea inchiderii structurii cu mixturi asfaltice se elimina inconvenientul suprafetei de rulare degradata.
- Aceasta solutie prezinta avantajul realizarii in conditii calitativ mai bune a casetelor de largire pentru aducerea drumului la platforma de 8,00 m.
- Promovarea unei investitii cu un grad de eficienta mai mare, datorita rezistentei in timp, fapt ce presupune un consum mai redus de resurse pentru intretinerea si mentinerea infrastructurii rutiere;
- Un sistem rutier de o calitate corespunzatoare standardelor europene;
- O rezistenta in timp sporita;
- Durata redusa de realizare;
- Protejarea intr-un grad mult mai mare a mediului inconjurator (sol, apa, aer);
- Sporirea conditiilor de siguranta a traficului si prevenirea accidentelor.

2.3.2 Concluziile Evaluarii impactului asupra mediului

Impactul asupra mediului si concluziile acestui raport vor fi tratate intr-un volum separat.

III. DATE TEHNICE ALE INVESTITIEI

3.1 Descrierea lucrarilor de baza si a celor rezultate ca necesare de efectuat in urma realizarii lucrarilor de baza

Datorita situatiei existente a drumului judetene DJ203F a fost necesara modernizarea acestuia, operatie ce va cuprinde urmatoarele lucrari:

➤ **Lucrari de sporire a capacitatii de circulatie, imbunatatirea capacitatii portante si sporirea gradului de confort si siguranta** prin aducerea traseului existent la 2 benzi de circulatie de 3,00m cu imbracaminte din beton asfaltic; totodata se vor realiza si acostamente de 1,00m, din care, banda de incadrare de 0,25m; acostamentele se vor amenaja cu structura rutiera noua prin realizarea a doua casete de largire (stg. si dr.)

➤ **Lucrari de sporire a capacitatii de circulatie la intersecțiile existente** prin amenajarea acestora cu marcaje si indicatoare rutiere noi, cu incadrarea in limitele de proprietate existenta.

➤ **Lucrari de siguranta circulatiei** materializate prin montarea de parapeti metalici de tip semigreu si greu, operatie corelata cu lucrarile pentru realizarea semnalizarii (atat in plan orizontal cat si in plan vertical) si a marcajelor; se vor realiza treceri de pietoni ce vor fi semnalate cu indicatoare cu LED-uri ce

vor fi alimentate cu panouri solare; se vor realiza spatii de parcare, spatii pentru statiile de autobuz/microbuz.

➤ **Lucrari pentru scurgerea apelor pluviale;** se vor realiza podete noi si se vor reabilita podete existente - transversale drumului, se vor realiza santuri beton in intravilanul localitatilor; se vor realiza santuri de pamant numai in extravilanul localitatilor; in dreptul acceselor la proprietati si la drumurile laterale se vor monta podete tubulare pentru asigurarea continuitatii santurilor.

Suprafata si situatia juridica a terenului ce ar urma sa fie ocupat de obiectivul de investitie

Lucrarile se executa pe amplasamentul existent al DJ203F.

Studii topografice

Studiile topografice s-au executat utilizand echipamente moderne si programe adecvate lucrarilor de drumuri. Au fost realizate in sistem Stereo 70 plan de referinta Marea Neagra 1975, respectand normativele impuse de Oficiul National de Cadastru, Geodezie si Cartografie.

Toate detaliile culese in teren au fost transpuse pe planuri de situatie scara 1:1000.

Deasemenea, conform temei de proiectare, ridicarile topografice au avut ca obiect si retelele de utilitati publice (apa, canal, electrice, gaze) aflate in vecinatatea drumului – posibil a fi afectate de lucrarile de reabilitare.

Ridicarea detaliilor a fost facuta astfel incat sa se poata obtine fisiere care au fost prelucrate ulterior cu programe de specialitate, realizandu-se modelul digital al terenului, pe care au fost studiate si definitivat traseele strazilor propuse pentru reabilitarea sistemului rutier.

Cu ajutorul modulului de lucrări topografice al programelor de specialitate s-a realizat analiza terenului, planul de situatie digital al terenului, profilul longitudinal prin axul proiectat al traseului si profile transversale in punctele de interes pentru proiectantul de specialitate.

Studii geotehnice

a. Geologia zonei

Pentru stabilirea caracteristicilor geofizice ale terenului au fost intocmite "Studii geotehnice" de catre P.F.A. Marinescu Ion, care au stabilit urmatoarele:

➤ tronsonul studiat face parte din punct de vedere geologic din unitatea structurala Campia Baraganului Ialomitei, zona studiat fiind constituita din materiale aluvionare coezive argile la argile prafoase mai rar prafuri argiloase.

➤ la alcatuirea ansamblului geologic al zonei iau parte formatiuni de varsta neogena si cuaternara.

➤ formatiunile neogene nu au fost interceptate cu lucrarile de cercetare efectuate (foraje geotehnice).

➤ panta longitudinala a traseului studiat este de aproximativ 0 – 5%.

b. Stratificatia terenului si configuratia structurii actuale a drumului

Amplasamentul studiat este constituit din urmatoarele tipuri litologice:

PV1 - km 0+650, dr.

- | | |
|---|-------|
| - straturi asfaltice | 15 cm |
| - piatra sparta sort mare, colmatata | 20 cm |
| - umplutura din nisip, pietris si balast colmatat | 15 cm |

- patul drumului – praf argilos cafeniu plastic consistent la vartos

PV2 - km 1+600, dr.

- straturi asfaltice 10 cm
- piatra sparta sort mare, colmatata 20 cm
- patul drumului – praf argilos cafeniu plastic consistent la vartos

PV3 - km 19+400, dr.

- straturi asfaltice 15 cm
- piatra sparta sort mare, colmatata 21 cm
- patul drumului – praf argilos cafeniu plastic consistent la vartos

Paminturile din zona studiata (patul drumului) sunt in general argile la argile prafoase si prafuri argiloase (P 5) in conformitate cu STAS 1243, fiind caracterizate ca materiale mediocre din punct de vedere al calitatii ca material de terasamente.

Din punct de vedere al comportarii la inghet dezghet argilele si prafurile argiloase sunt foarte sensibile.

Zona studiata se gaseste in cadrul tipului climatic I cu un indice de umiditate $Im = -20 - 0$;

Se recomanda pentru dimensionarea structurii rutiere ranforsate un modul: **Evd = 70 MPa.**

c. Adancimea de inghet si conditii hidrologice

In conformitate cu STAS 1709/1-90 Amplasamentul drumului judetean se gaseste in zona caracterizata de tipul climatic I cu un indice de uniditate Thornthwaite $Im = -20...0$ Drumul investigat se incadreaza la gradul de sensibilitate **2b**, specific drumurilor situate la nivelul terenului natural sau usor in rambleu. Adâncimea de îngheț, conform STAS 6054-77, este de 80 cm.

d. Hidrologia zonei

Drumul judetean investigat se gaseste localizat in zona climaterica I , cu indicele de umiditate $Im = -20...0$. Drumul este incadrat la regimul hidrologic 2b. Nivelul freatic se gaseste in zona la adincimi de peste 8. Zona investigata este drenata de lalomita si afluentii sai.

e. Seismicitate

In conformitate cu STAS 11100-93, drumul judetean 203E se afla in zona gradului 7₁ macroseismic dupa scara Richter. Normativul P100-1/2013, privitor la zonarea teritoriului Romaniei , dupa valorile coeficientilor seismici T_c si a_g , atribuie zonei se identifica valorile $T_c = 1.5$ sec., si $a_g = 0.16g$ pentru IMR = 50 ani.

3.2. Caracteristici principale si descrierea lucrarilor proiectate

Traseul analizat are pe toata lungimea lui o imbracaminte bituminoasa aflata intr-o stare de degradare avansata. Din cauza acestei situatii se impune pe marea majoritate a kilometrilor analizati refacerea integrala a imbracamintii asfaltice.

Drumul analizat in proiect vor avea, dupa implementarea proiectului, pe toata lungimea lui, un profil transversal cu urmatoarele elemente geometrice:

- Latimea platformei..... 8.00 m
- Latimea partii carosabile..... 6.00 m

- Latimea acostamentelor..... 2 x 0.75 m
- Latimea benzilor de incadrare..... 2 x 0.25 m
- Panta transversala parte carosabila..... 2.50%
- Panta transversala acostamente..... 4.0%

Acest profil corespunde unui drum de clasa tehnica IV in conformitate cu ordonanta 43/1997. Se vor imbunatatii, pe cat este posibil, elementele geometrice ale drumului existent in plan, in profil longitudinal si profil transversal in conformitate cu STAS 863/85.

Pentru scurgerea apelor se vor lua masuri pentru reabilitarea podetelor existente, se vor inlocui cele existente si degradate sau cu deschidere insuficienta cu podete noi din elemente prefabricate tubulare; se vor realiza podete tubulare cu diametrul de 500mm la drumurile laterale si cu diametrul de 300mm pentru accesele la proprietati ; se vor realiza santuri de beton in intravilanul localitatilor strabatute (si in zonele cu panta pronuntata a profilului longitudinal) si santuri de pamant in afara lor.

Caracteristicile de detaliu ale lucrarilor proiectate sunt prezentate in cele ce urmeaza:

Traseul in plan

Drumul judetean DJ 203F km 0+000 la km 25+350 reprezinta o legatura viabila intre Valea Ciorii si localitatile de la granita cu judetul Buzau.

Acesta incepe la km.0+000 la limita cu localitatea Grivita de la intersectia cu DN2C si se termina la km. 25+803 la intersectie cu DN2A la iesire din localitatea Valea Ciorii.

Traseul incepe in intravilanul localitatii Grivita cu km.0+000 si dupa 320m, la intersectie cu DJ211, paraseste localitatea. De aici traseul se desfasoara prin camp printr-o serie de aliniamente lungi racordate prin raze cu valori medii situate in intervalul 55m-600m pana la km.4+400 unde intra in intravilanul localitatii Smirna.

De la iesire din localitatea Smirna, la km 5+960, traseul se desfasoara intr-o serie de aliniamente lungi si curbe cu raze intre 50 si 600m pana la intrarea in intravilanul localitatii Iazu la km 10+280. In aceasta localitate traseul va avea raze de racordare cu valori intre 75m si 600m. La km 11+180 traseul se intersecteaza cu drumul national DN21, iar la km 11+360 acesta iese din intravilanul localitatii Iazu continuand prin camp pana la km 13+520 unde intra pe teritoriul administrativ al localitatii Scanteia. In interiorul acestei localitati la km 14+300 traseul face o curba la dreapta cu o raza de 20m unde, pentru a se evita expropriile, se vor amenja supralargiri de 2.0m atat pe interiorul curbei cat si pe exteriorul acesteia. La km 15+540 traseul propus iese din intravilanul localitatii si se continua prin camp cu aliniamente lungi si curbe cu raze cuprinse intre 50m si 400m pana la intrare in localitatea Valea Ciorii, sat Dumitresti, la km 18+320.

Pe teritoriul localitatii Valea Ciorii traseul se desfasoara prin aliniamente si curbe cu raze cuprinse intre 100m si 500m dar la km 23+220 inainte ca traseul sa paraseste localitatea este amplasata o curba cu raza de 70 m a carei supralargire are valoarea de 1.20m. La km 23+350 traseul iese din intravilanul localitatii Valea Ciorii dupa care se desfasoara cu aliniamente lungi si cu o raze mai mari de 200m, exceptie facand curba de la km 23+920 a carei raza este de 70m.

Dat fiind faptul ca nu se pot realiza expropriieri pentru imbunatatirea traseului in interiorul localitatilor, se va limita viteza de circulatie la 25km/h si vor fi semnalizate corespunzator in zonele in care s-au utilizat raze de 15-20m pentru racordarea aliniamentelor. Totodata pentru limitarea pagubelor produse de eventualele accidente se vor monta parapeti metalici in zonele acestor curbe atat pe partea stanga cat si pe partea dreapta daca nu sunt intersectii cu alte strazi.

Viteza de proiectare de 25km/h a fost utilizata pentru zonele din interiorul localitatiilor unde razele curbelor sunt mai mici de 100m, fata de viteza de proiectare generala a traseului de 60km/h care s-a folosit unde situatia din teren a permis acest lucru.

Pentru razele de racordare mai mici de 225m s-au prevazut supralargiri pe interiorul curbelor conform STAS 863-85. In interiorul localitatiilor acolo unde amplasarea supralargirii pe interiorul curbelor ar conduce la exproprii sau demolari s-au prevazut supralargiri pe fiecare banda de circulatie separat, pe dreapta privind spre sensul de mers.

Profilul

longitudinal

In profil longitudinal cotele proiectate au tinut cont de grosimea straturilor de ranforsare rezultate, iar racordarile convexe si concave vor fi realizate cu raze care sa corespunda vitezei de proiectare de 25-60 km/h, caracteristica zonei strabatute.

Linia rosie proiectata in urma calculelor efectuate, precum si a influentei amenajarilor in spatiu necesar a rezultat mai ridicata fata de cotele existente cu aproximativ 20cm.

Profilul longitudinal prezintă majoritatea valorilor declivităților între 0.0% și 3.0%. Racordarile minime și maxime în profil longitudinal sunt prezentate în tabelul de mai jos:

| | Racordari concave (m) | Racordari convexe (m) |
|---------------|------------------------------|------------------------------|
| Minime | 800 | 800 |
| Maxime | 35000 | 20000 |

Profil transversal

In profil transversal drumul existent prezinta un carosabil de 4.5-6,0 m incadrat cu borduri si o platforma de 7.7-8,0 m, deci cu doua acostamente de cca. 1,0 m neconsolidate.

Profilul transversal este amplasat in general la nivelul terenului sau intr-un mic rambleu (h=1-1,5m).

In localitati profilul existent prezinta elemente geometrice de cca. 9,0m÷10,0m, fiind delimitat de proprietati si zona verde de cca. 2,00m-4,00m. In aceste localitati partea carosabila este incadrata de borduri mari. Pentru a se asigura geometria drumului in conformitate cu clasa tehnica a acestuia – clasa tehnica IV este necesara desfacerea bordurilor existente si realizarea de casete de largire atat pe partea stanga cat si pe partea dreapta.

Pe teritoriul acestor localitati s-au prevazut santuri din beton si trotuare noi. Pe drumul DJ203F suprafata totala de trtuare este de 7678mp.

In profil transversal DJ 203F va avea urmatoarele elemente geometrice:

| | |
|--|-----------|
| Latimea platformei..... | 8.00 m |
| Latimea partii carosabile | 6.00 m |
| Latimea acostamentelor | 2x 0.75 m |
| Latimea benzilor de incadrare..... | 2 x 0.25m |
| Panta transversala parte carosabila..... | 2.50%; |

Panta transversala acostamente..... 4.00%

Structura rutiera

Structura rutiera care se va folosi la modernizarea drumului este structura recomandata de catre Dr. Ing. Marin George Catalin, Expert Tehnic pentru cerintele A4 B2 D si are urmatoarea alcatuire:

➤ Intre km 0+000 ÷ 6+050 – solutia de executie a sistemului rutier, in concordanta cu raportul de expertiza tehnica, are o structura rutiera tip flexibila si are urmatoarea alcatuire:

- Strat de uzura BA16 4 cm
- Strat de binder BAD20 5 cm
- Strat de baza AB31,5 6 cm
- Strat superior de fundatie din piatra sparta 15 cm
- Strat inferior de fundatie din balast 30 cm
- Strat de forma din pamant stabilizat cu var 15 cm

➤ Intre km 6+050 ÷ 25+803– solutia de executie a sistemului rutier, in concordanta cu raportul de expertiza tehnica, are o structura rutiera tip flexibila si are urmatoarea alcatuire:

- Strat de uzura BA16 4 cm
- Strat de baza AB31,5 6 cm
- Strat superior de fundatie din piatra sparta 15 cm
- Strat inferior de fundatie din materialul rezultat in urma frezarii straturilor asfaltice

Din cauza latimii insuficiente a partii carosabile si a platformei drumului pentru clasa tehnica a drumului, respectiv clasa tehnica IV, este necesar sa se realizeze atat pe partea stanga cat si pe partea dreapta casete de largire ce vor avea urmatoarea alcatuire constructiva:

- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic tip BA16, in conf. cu AND605/2014;
- 6 cm strat de legatura din anrobat bituminos AB31.5, in conf. cu AND605/2014;
- 15 cm strat de fundatie superior de piatra sparta amestec optimal;
- 30 cm fundatie din balast;
- 15 cm strat de forma din pamant stabilizat cu var.

Pentru preluarea eventualelor fisuri ce se pot transmite la partea superioara a partii carosabile zona rostului intre sistemul rutier existent si caseta de largire se va monta un element geocompozit (sub straturile asfaltice) cu rol antifisura avand $R_t=50/50$ kN/m si latimea de 1,0m.

Parcari si statii pentru transportul in comun

Tema de proiectare a impus realizarea de parcari si statii pentru transportul in comun in intravilanul localitatilor unde exista posibilitatea amplasarii lor. Astfel, in localitati se vor realiza parcari noi de 4,00m latime conform planului de situatie. Numarul total de parcari prevazute este de 9 buc., iar suprafata acestora este de 1687 mp. Structura parcarilor va avea urmatoarea alcatuire:

- 4 cm strat de uzura din beton asfaltic tip BA16, in conf. cu AND605/2014;
- 6 cm strat de legatura din anrobat bituminos tip AB31.5, in conf. cu AND605/2014;
- 15 cm strat de fundatie superior de piatra sparta amestec optimal;
- 30 cm fundatie din balast;

Trotuare

Tema de proiectare a impus realizarea de trotuare in intravilanul localitatilor unde exista infrastructura edilitara. Astfel, in localitatile lazsi si Scanteia se vor realiza trotuare noi de 1.00m - 1,50m latime (1.20m – 1.70m cu borduri) in functie de spatiul disponibil pana la limitele de proprietati si vor fi incadrate de borduri prefabricate din beton C30/37 de 10x15cm. Structura acestora va avea urmatoarea alcatuire:

- 4cm beton asfaltic BA8;
- 10cm balast stabilizat cu ciment;
- 10cm fundatie din balast.

Dumuri laterale – 75buc

Drumurile laterale / strazile ce se intersecteaza cu drumul judetean DJ203F se vor amenaja in functie de sitetul rutier existent pe acestea, pe o lungime de 15,0m. Razele de racordare cu drumul principal vor fi de minim 3,0m.

Totodata pentru asigurarea continuitatii santurilor in zona acestor intersectii se vor monta podete din beton de diametru 500mm;

- *Pe drumuri laterale se va realiza urmatorul sistem rutier – 75 buc.*
 - 4 cm strat de uzura din beton asfaltic tip BA16
 - 6 cm strat de legatura din anrobat bituminos tip AB31.5
 - 15 cm piatra sparta
 - 30 cm fundatie balast
 - Sapatura pentru realizarea sistemului rutier

Accese proprietati – 480 buc

Se vor realiza podete tubulare cu diametrul de 300mm la accesele in proprietati. Acestea vor avea o latime de 5,00 si vor fi amenajate cu timpane din beton de 15cm grosime fiecare. Pentru racordarea drumului judetean din care se desprind, accesele la proprietati se vor realiza un sistem rutier pe 5,00m lungime. Structura rutiera a acestor accesese este urmatoarea:

- 10 cm strat de beton C30/37 armat cu plasa STNB 100x100x10
- 20 cm fundatie balast

Scurgerea apelor

Apelor meteorice ce cad pe suprafata carosabila a drumului modernizat vor fi dirijate prin pante catre santuri, iar de acolo catre podetele existente si proiectate la emisarii din zona.

Pe traseul drumului judetean s-au intalnit doua poduri existente la km 18+005 si la km 20+670.

Podetele existente, transversale drumului, se vor inlocui cu podete din beton cu diametru D=1000mm sau cu podete innecate realizate din elemente prefabricate.

Pentru podetele noi se vor prevedea:

- camere de cadere in amonte, unde este cazul;
- se vor realiza pereu sub podete;
- refaceri de aripi, cororamente, praguri, dupa caz;
- realizarea de santuri pereate atat in aval cat si in amonte pentru conducerea apelor catre emisarii din zona.

In conformitate cu cele de mai sus, pentru DJ203F, au fost prevazute:

- Podete noi tubulare, D=1000mm – 10 buc. Astfel:
 - Km 0+670 – podet nou;
 - Km 2+450 – podet nou;
 - Km 4+350 – podet nou si demolarea celui existent;
 - Km 9+280 – podet nou si demolarea celui existent;
 - Km 10+790 – podet nou si demolarea celui existent;
 - Km 11+835 – podet nou;
 - Km 15+670 – podet nou;
 - Km 18+670 – podet nou;
 - Km 22+070 – podet nou;
 - Km 24+250 – podet nou.
- Reparatii la podetele existente – 5 buc. astfel:
 - Km 3+510;
 - Km 6+400;
 - Km 12+510;
 - Km 16+455;
 - Km 25+680;
- Podete noi tubulare D=500mm la drumurile laterale – 64 buc
- Realizare santuri de beton in intravilanul localitatilor
- Realizare santuri din pamant in extravilanul localitatilor
- Realizare rigole carosabile (L=456m) in zona parcarilor astfel:
 - Intre km 4+870 – km 4+905
 - Intre km 10+530 - km 10+563
 - Intre km 11+090 – km 11+170
 - Intre km 14+402 – km 14+430
 - Intre km 18+922 – km 18+952
 - Intre km 19+983 – km 20+013
 - Intre km 22+200 – km 22+420

Siguranta traficului

Semnalizarea orizontala

O componenta principala a sistemului de orientare si dirijare a traficului auto o constituie marcajele realizate pe suprafata partii carosabile si pe alte elemente situate in apropierea acestora (parapeti, etc). In cadrul acestui sistem se detaliaza si se departajeaza aceste lucrari in functie de rolul pe care acestea il au in dirijarea si orientarea circulatiei: marcaje longitudinale, care cuprind liniile de directie si marcaj lateral, liniile obligate de racordare. Cu acest marcaj se va realiza separarea sensurilor de circulatie, delimitarea benzilor de circulatie si a partii carosabile. Marcajele transversale se vor utiliza pentru a marca locurile de oprire, pentru avertizare privind reducerea vitezei la apropierea de zonele cu potential pericol.

Se vor realiza semnalizari si marcaje definitive in plan orizontal in functie de avizul I.P.J. – Ialomita ce va fi obtinut pentru astfel de lucrari la faza ulterioara de proiectare.

Semnalizare verticala

Sistemul de semnalizare pe verticala s-a realizat asa incat sa existe o concordanta intre acesta si sistemul de marcare pe orizontala, pentru a nu crea confuzii si interpretari gresite, pentru a fi citit cu usurinta atat pe timp de zi cat si pe timp de noapte.

Semnalizarea verticala cuprinde indicatoare de avertizare, de obligativitate si indicatoare de informare si orientare.

S-au prevazut lucrari de marcare pentru avertizare privind delimitarea spatiilor interzise, pentru interzicerea stationarii, furnizarea de informatii prin utilizarea unor sageti sau inscriptii care ofera indicatii privind incadrarea corecta pe benzile care corespund itinerarului ales in adoptarea unor viteze corespunzatoare traseului care urmeaza. Aceste inscriptii si sageti au dimensiunile in functie de locul unde se aplica si sunt in concordanta cu viteza de apropiere.

Vopseaua utilizata pentru realizarea marcajelor va avea in proprietate antiderapante reflectorizante si sa aiba o durata de viata cat mai ridicata (rezistente la uzura).

Pentru a impiedica aparitia circulatiei necontrolate de oameni, s-au luat masuri prin prevederea de treceri de pietoni mai dese unde se observa aglomerari de pietoni.

Toate materialele utilizate (vopseaua de marcaj, portalele, indicatoare etc) vor fi agrementate in conformitate cu exigentele de calitate in vigoare.

Se vor realiza semnalizari si marcaje definitive in functie de avizul I.P.J. – la limita ce va fi obtinut pentru astfel de lucrari la faza ulterioara de proiectare.

Siguranta pietonala

Se vor realiza 14 treceri de pietoni. Pentru a creste gradul de siguranta al acestora se vor monta garduri metalice pe 25m atat pe partea dreapta cat si pe partea stanga pentru a canaliza acest flux.

Inainte de trecerile de pietoni se vor monta limitatoare de viteza in carosabil sub forma unor denivelari de culoare galben negru.

Se vor monta, in zona trecerilor de pietoni, indicatoare LED cu panouri solare si detectie pietoni pe console; se vor monta stalpi de iluminat LED cu panori solare in zona trecerilor de pietoni, a parcarilor si a stailor de autobuz.

Parapeti

Pentru siguranta circulatiei se vor inlocui parapetii degradati, respectiv se vor monta parapeti metalic deformabili- nivel de protectie H1 si H2 in conformitate cu normativul AND593/2014, astfel:

- intre km.5+520 – km.5+580 dreapta, L=60m
- intre km.14+280 - 14+360 dreapta, L=80m
- intre km.23+200 - 23+300 dreapta + tanga, L=100m x2 = 200m

Intersectii

Intersectiile principale ale traseului analizat sunt urmatoarele:

- intersectie in T cu DN2C – km.0+000 – inceput proiect;
- intersectie in X cu DJ211 – km.0+330;
- intersectie in X cu DN21 – km.11+180;

– intersectie in T cu DN21A – km.25+803 – sfarsit proiect.

Pentru intersectiile sus mentionate se va pastra configuratia actuala, respectiv de intersectie in "T", pentru a se evita exproprierea in zonele analizate; s-au propus imbunatatiri maxime posibile ale acestora in configuratia impusa de limitele de proprietate existente.

Siguranta in exploatare

Se vor respecta reglementarile tehnice in vigoare privind eliminarea cauzelor care pot conduce la accidentarea utilizatorilor prin lovire, cadere, punere accidentala sub tensiune, ardere, oparire, in timpul efectuarii unei activitati normale de circulatie sau intretinere si curatenie a obiectivului.

Managementul traficului pe timpul executiei lucrarilor

Inainte de inceperea lucrarilor Constructorul va inainta catre Politia Rutiera – Serviciul Circulatie Rutiera documentatia referitoare la semnalizarea rutiera pe timpul executiei lucrarilor se vor aplica prevederile din Instructiunea comuna MT si MI nr. 1112/411/2000, privind instituirea restrictiilor in vederea executarii de lucrari in zona drumurilor publice. Obtinerea autorizatiilor necesare devierii circulatiei de la Inspectoratul Judetean al Politiei, Directia Circulatie, va fi in sarcina constructorului.

Protectia impotriva zgomotului

Prin lucrarile de consolidare prevazute nu se amplifica nivelul zgomotului, realizandu-se chiar o diminuare a acestuia prin crearea conditiilor imbunatatite de rulare pe o infrastructura plana si supla.

Executia lucrarilor de consolidare prevazute nu produc degradarea mediului inconjurator.

Protectia mediului si a sanatatii oamenilor

Toate materialele si tehnologiile utilizate pentru executia intregii game de consolidare vor avea agrementarile tehnice actualizate la zi.

Executia lucrarilor de consolidare prevazute nu produce degradarea mediului inconjurator.

Protectia muncii

Contractorul are obligatia, ca pe intreaga perioada de executie a lucrarilor, sa respecte prevederile privind asigurarea protectiei muncii, in conformitate cu Regulamentul pentru protectia muncii si igiena in constructii, care a intrat in vigoare prin Ordinul nr. 9/N/15.03.1993 si 90/12.07.1996. emis de MLPTL.

Prevederile acestui regulament sunt obligatorii pentru lucrarile de constructie si instalatiile aferente, pentru instalarea echipamentului tehnologic si pentru folosirea echipamentului de constructie.

Pentru a preveni accidentele trebuie respectate urmatoarele reglementari:

Normele specifice de protectia muncii pentru exploatarea si intretinerea drumurilor si podurilor, aprobate prin Ordinul MMPS nr. 357/1998;

Norme republicane de protectia muncii aprobate prin ordinul MMPS nr. 34/1997 si 60/1997;

Norme privind protectia muncii in constructii si lucrari de montare, Aprobate de Ministerul Industriilor si Constructiilor, ordinul nr. 1233/d/1980;

Normativul 17-2002 pentru joasa tensiune;

Normativul PE 107-95 pentru retele de cabluri electrice de joasa si medie tensiune;

Legea 90-1996 Legea protectiei muncii;

Ordinul MMPS 578-1996 si Ordinul MS 5840-1996 Norme generale de protectia muncii.

Ordinul MMPS 275-2002 Norme specifice de protectia muncii pentru transportul si distributia energiei electrice.

Ordinul MMPS 153-2002 Lista standardelor romane privind asigurarea securitatii utilizatorilor de echipamente electrice de joasa tensiune.

Norme generale de prevenire si stingere a incendiilor si dotarea unitatilor MTTC cu echipamente tehnice de stingere a incendiilor.

Normele si legile prezentate nu au caracter limitativ; constructorul este obligat sa respecte toate legile si normele in vigoare.

3.3 Consumuri de utilitati

Avand in vedere faptul ca proiectul propus se incadreaza in categoria "lucrarilor de drumuri" (si anume, reabilitare si modernizare drumuri), implementarea acestuia nu presupune racordarea la urmatoarele utilitati: alimentare cu apa, gaz, electricitate, etc. traseul acestuia desfasurandu-se integral pe amplasamentul existent, deservind totodata ca si drum de acces la santier.

IV. DURATA DE REALIZARE SI ETAPELE PRINCIPALE

Durata de realizare a obiectivului lucrarilor de modernizare va fi de 24 de luni calendaristice.

" Modernizare DJ 203F, DN 2C (Grivița)-Smirna-lazu-Scînteia-Valea Ciorii DN21A, km 0+000-km 25+350, Judet Ialomita "

| GRAFICUL GENERAL DE REALIZARE A LUCRARILOR SI ETAPELE PRINCIPALE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|------------------|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Nr. | Operatii | ESALONARE - LUNA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 2 | 4 | 6 | 8 | 10 | 12 | 14 | 16 | 18 | 20 | 22 | 24 | | | | | | | | | |
| 1 | Organizarea procedurilor de achizitie, atribuirea contractului | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 | PT+DE+CS, DTAC, AT | | █ | █ | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3 | Consultanta, Dirigentie de santier, Asistenta Tehnica | | | | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ |
| 4 | Predare amplasament | | | | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 5 | Interventii administratori retele (pozari, intretinere, verificari sau lucrari noi) | | | | █ | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6 | Frezarea straturilor asfaltice, spargere betoane, reprofilare si aducere la cota | | | | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ |
| 7 | Executia sapaturii la casete, lucrari de nivelare/ compactare | | | | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ |
| 8 | Asternere si compactare succesiva a straturilor de fundatie la casete | | | | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ |
| 9 | Realizare podete | | | | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ |
| 10 | Asternerea si compactarea stratului de baza din piatra sparta | | | | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ |
| 11 | Asternerea straturilor asfaltice | | | | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ |
| 12 | Realizare santuri laterale | | | | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ |
| 13 | Inchidere acostamente | | | | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ |
| 14 | Comisioane, taxe, cote legale, cheltuieli de finantare, diverse si neprevazute | | | | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ |
| 15 | Semnalarie finala si pe timpul executiei si organizare santier | | | | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ |
| 16 | Receptia lucrarilor | | | | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ | █ |

V. COSTURILE ESTIMATIVE ALE INVESTITIEI

5.1. Valoarea totala cu detaliera pe structura devizului general

Devizul general intocmit in conformitate cu prevederile HG 28 din 9 ianuarie 2008 cu completarile ulterioare, este atasat prezentei documentatii.

5.2. Esalonarea costurilor coroborate cu graficul de realizare a investitiei

Esalonarea costurilor va fi coroborata cu durata de executie care va depinde de masura in care beneficiarul va avea capacitatea de a asigura fondurile necesare in concordanta cu ritmul de executie.

| Obiecte | Mii Lei fara TVA | (%) | Perioada |
|-----------------------|------------------|----------------|------------------|
| Suprastructura | 30,838.08 | 79.51% | Luna 7 - Luna 23 |
| Scurgerea apelor | 4,731.11 | 12.20% | Luna 9 - Luna 22 |
| Trotuare | 949.05 | 2.45% | Luna 4 - Luna 14 |
| Semanlizare rutiera | 1,352.06 | 3.49% | Luna 24 |
| Organizare de santier | 916.66 | 2.36% | Luna 6 |
| Total C+M | 38,786.96 | 100.00% | 24 luni |

VI. INDICATORI DE APRECIERE A EFICIENTEI ECONOMICE

Cateva din influentele pozitive ale realizarii investitiei sunt enumerate mai jos:

- faciliteaza accesul la reseaua de drumuri nationale si drumuri europene cat si cresterea cooperarii transformtaliere prin dezvoltarea mobilitatii si conectivitatii populatiei, bunurilor si serviciilor conexe in vederea promovarii dezvoltarii durabile;
- atragerea de turisti in zonele de agrement (pescuit sportiv si vanatoare);
- atragerea de investitori noi in agricultura, piscicultura, plantatii livezi si paduri;
- dezvoltarea zonei si cresterea nivelului de trai a locuitorilor din zona prin posibilitatea de miscare mai rapida cu niste costuri reduse in conditii de siguranta net superioare si de confort crescut;
- vor creste posibilitatile de angajare a locuitorilor din zona, atat in timpul implementarii proiectului, cat si dupa aceea;
- cresterea posibilitatii de vanzare – cumparare a cladirilor si terenurilor din zona;
- va creste numarul elevilor care isi vor continua studiile in invatamantul liceal;
- crearea de noi locuri de munca in perioada executiei lucrarilor;
- o deplasare mai rapida inspre si dinspre locurile de munca ;
- reducerea consumului de carburanti si economii la costul transporturilor;
- cresterea sigurantei circulatiei si a confortului optic pentru conducatorii auto ;
- prin realizarea proiectului, se vor imbunatati caracteristicile tehnice ale drumului, se va asigura vizibilitatea in curbe, iar podetele se vor repara si consolida dupa caz. In cazul podetelor degradate si necorespunzatoare din punct de vedere tehnic, se vor reproiecta ;

- Analiza comparativa a costului realizarii lucrarilor de modernizare se trateaza intr-un volum separat, « Analiza Cost-Beneficiu »

VII. SURSE DE FINANTARE

Realizarea obiectivului de investitie se va face cu finantare de la bugetul de stat, fonduri europene-Programul Operatiional Regional si alte surse legal constituite.

VIII. ESTIMARI PRIVIND FORTA DE MUNCA OCUPATA PRIN REALIZAREA INVESTITIEI

Lucrarile propuse pentru imbunatatirea circulatiei in zona sunt amplasate pe drumuri publice clasificate ca "Drumuri Judetene" si sunt in administrarea Consiliului Judetean IALOMITA.

Prin specificul lor, aceste lucrari pot atrage forta de munca in zona, doar pe timpul executiei.

IX. PRINCIPALII INDICATORI ECONOMICI

1. **Valoarea totala (INV) inclusiv TVA (mii lei)** = **48.736,020 mii lei.**
 la prețuri – luna noiembrie 2015
 1 euro = 4,4460/27.11.2015
 din care:
 - **construcții montaj (C+M) inclusiv TVA (mii lei)** = **43.139,360 mii lei**

2. **Esalonarea investitiei (INV/C+M), inclusiv TVA (mii lei)**
 - anul I – 12 luni = **17.057,610 / 15.098,780 mii lei**
 - anul II – 12 luni = **31.678,410 / 28.040,590 mii lei**

3. **Durata de realizare:** 24 luni

4. **Capacitati**
 - **lungime traseu** = **25803 ml**
 - **latime parte carosabila** = **6.00 ml**
 - **acostamente** = **1.00 m (din care 0.25m banda de incadrare)**

X. AVIZE SI ACORDURI DE PRINCIPIU

Conform certificatului de urbanism nr. 38 din 29.09.2015 emis de CJ Ialomita sunt necesare urmatoarele avize si acorduri:

- S.C. Enel Distributie Dobrogea S.A.
- S.N.T.G.N. Transgaz S.A. Medias
- A.N.I.F. – Filiala de imbunatatiri funciare Ialomita
- Directia Regionala de Drumuri si Poduri Constanta

Intocmit,
 Ing. Lucian SAIA



Aprobat,
 Ec. Dan Borocan





CONSULTANȚĂ PENTRU INFRASTRUCTURI TERESTRI

Str. Arămești nr. 4 Sect 5 BCUREȘTI-ROMÂNIA

Tel/fax: 0723369639/0378102864

E-mail: consit@gmail.com



Nr. certificat: 1128
ISO 9001:2008

Nr. certificat: 1089
ISO 14001:2004

Nr. certificat: 1040
OHSAS 18001:2007

DEVIZ GENERAL VARIANTA PROPUȘA

privind cheltuielile necesare realizării obiectivului:

"MODERNIZARE DJ 203F, DN 2C (Grivița)-Smirna-Iazu-Scînteia-Valea Ciorii DN21A, km 0+000-km 25+350, Județ Ialomița"

in mii Lei/mii EURO la cursul lei / EURO din data de 27.11.2015

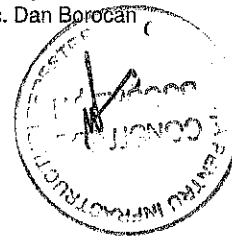
4.4460 lei / euro

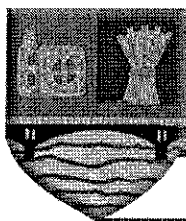
| Nr. Crt. | Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli | Valoare (fara TVA) | | TVA | Valoare (inclusiv TVA) | |
|--|--|--------------------|------------------|------------------|------------------------|-------------------|
| | | Mii lei | Mii euro | Mii lei | Mii lei | Mii euro |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| CAPITOLUL 1 Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului | | | | | | |
| 1.1. | Obținerea terenului | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 |
| 1.2. | Amenajarea terenului | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 |
| 1.3. | Amenajări pentru protecția mediului și aducerea la starea inițială | 48.017 | 10.800 | 9.603 | 57.620 | 12.960 |
| | Total capitolul 1: | 48.017 | 10.800 | 9.603 | 57.620 | 12.960 |
| CAPITOLUL 2 Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului | | | | | | |
| 2.1. | Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 |
| 2.2. | Cheltuieli pentru bransarea la utilități | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 |
| | Total capitolul 2: | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 |
| CAPITOLUL 3 Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică | | | | | | |
| 3.1. | Studii de teren | 19.000 | 4.274 | 3.800 | 22.800 | 5.128 |
| 3.2. | Taxe pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații | 10.200 | 2.294 | 1.800 | 12.000 | 2.699 |
| 3.3. | Proiectare și inginerie | 289.375 | 65.086 | 57.875 | 347.249 | 78.104 |
| 3.4. | Organizarea procedurilor de achiziție | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 |
| 3.5. | Consultanță | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 |
| 3.6. | Asistență tehnică | 141.480 | 31.822 | 28.296 | 169.776 | 38.186 |
| | Total capitolul 3: | 460.054 | 103.476 | 91.771 | 551.825 | 124.117 |
| CAPITOLUL 4 Cheltuieli pentru investiția de bază | | | | | | |
| 4.1. Construcții și instalații | | | | | | |
| 4.1.1. | Lucrări de drum | 35,369.943 | 7,955.453 | 7,073.989 | 42,443.931 | 9,546.543 |
| 4.2. | Utilaje fara montaj și echipamente de transport | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 |
| 4.3. | Dotări | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 |
| 4.4. | Active necorporale | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 |
| | Total capitolul 4: | 35,369.943 | 7,955.453 | 7,073.989 | 42,443.931 | 9,546.543 |
| CAPITOLUL 5 Alte cheltuieli | | | | | | |
| 5.1. Organizare de șantier | | | | | | |
| 5.1.1. | Lucrări de construcții aferente organizării de șantier - 2% | 531.509 | 119.548 | 106.302 | 637.811 | 143.457 |
| 5.1.2. | Cheltuieli conexe organizării șantierului | 106.110 | 23.866 | 21.222 | 127.332 | 28.640 |
| 5.2. | Comisioane, cote, taxe, costul creditului | 612.141 | 137.683 | 0.000 | 612.141 | 137.683 |
| 5.3. | Cheltuieli diverse și neprevăzute - 10% | 3,587.801 | 806.973 | 717.560 | 4,305.362 | 968.367 |
| | Total capitolul 5: | 4,837.561 | 1,088.070 | 845.084 | 5,682.646 | 1,278.148 |
| CAPITOLUL 6 Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste și predare la beneficiar | | | | | | |
| 6.1. | Pregătirea personalului de exploatare | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 |
| 6.2. | Probe tehnologice și teste | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 |
| | Total capitolul 6: | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 | 0.000 |
| TOTAL GENERAL: | | 40,715.575 | 9,157.799 | 8,020.447 | 48,736.022 | 10,961.768 |
| Din care C+M | | 35,949.469 | 8,085.800 | 7,189.894 | 43,139.363 | 9,702.961 |

Intocmit,
ing. Lucian SAIA

Șef proiect,
ing. Lucian SAIA

Aprobat,
Ec. Dan Borocan





ROMÂNIA

CONSILIUL JUDEȚEAN IALOMIȚA



Tel.: 0243 230200
Fax: 0243 230250

Slobozia - Piața Revoluției Nr. 1

web: www.cicnet.ro
e-mail: cji@cicnet.ro

VICEPREȘEDINTE

Nr. 396 din 18.01.2016

EXPUNERE DE MOTIVE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea Studiului de fezabilitate și a principalilor indicatori tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Modernizare drum județean DJ 203 F (Grivița)-Smirna-Iazu-Scînteia-Valea Ciorii-DN21A, Km 0+000-Km 25+350”

Prin proiectul de hotărâre supus dezbaterii plenului Consiliului Județean Ialomița se propune aprobarea Studiului de fezabilitate și a principalilor indicatori tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Modernizare drum județean DJ 203 F (Grivița)-Smirna-Iazu-Scînteia-Valea Ciorii-DN21A, Km 0+000-Km 25+350”.

Obiectivul avut în vedere are o lungime de 25.803 metri liniari, din măsurători, realizând accesul între aceste localități și drumul național DN 21A. În strategia de modernizare, reabilitare și întreținere a căilor rutiere de comunicații din județul Ialomița, elaborată în funcție de starea existentă a drumurilor județene și comunale, de traficul existent pe aceste drumuri, de dezvoltarea economică a localităților din județ, drumul județean DJ 203F este încadrat în capitolul drumuri județene de importanță ridicată, facilitând accesul locuitorilor din patru comune și localitățile învecinate spre drumul național DN 21A.

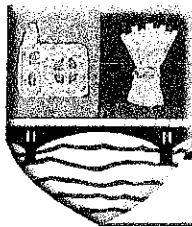
În raportul direcției de specialitate din cadrul Consiliului Județean Ialomița sunt prezentate, în detaliu, datele de natură tehnico-economică ale obiectivului de investiții ce urmează a fi finalizat, și anume, „Modernizare drum județean DJ 203 F (Grivița)-Smirna-Iazu-Scînteia-Valea Ciorii-DN21A, Km 0+000-Km 25+350”.

În conformitate cu dispozițiile art. 91 alin.(3) lit.f) din Legea administrației publice locale nr.215/2001, republicată, cu modificările și completările ulterioare, coroborate cu art. 44 din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, Consiliul Județean Ialomița aprobă documentațiile tehnico - economice pentru lucrările de investiții de interes județean, în limitele și în condițiile legii.

Constatând că sunt îndeplinite condițiile de legalitate, necesitate și de oportunitate, propun Consiliului Județean Ialomița adoptarea hotărârii în forma și conținutul prezentate în proiect.

VICEPREȘEDINTE

Ștefan MUȘOIU



ROMÂNIA

CONSILIUL JUDEȚEAN IALOMIȚA



Tel.: 0243 230200
Fax: 0243 230250

Slobozia - Piața Revoluției Nr. 1

web: www.cienet.ro
e-mail: cji@cienet.ro

Direcția Investiții și Servicii Publice
Nr. 396/18.01.2016

Aprobat,
Vicepreședinte,
Ștefan MUȘOIU

RAPORT

pentru aprobarea Documentației faza Studiu de fezabilitate și a principalilor indicatori tehnico-economici la obiectivul « **Modernizare drum județean DJ 203 F (Grivița) –Smirna-Iazu-Scînteia-Valea Ciorii –DN 21A ,km 0+000-km 25+350**”.

1. **Obiectiv general** : reabilitarea rețelei de drumuri județene.
2. **Obiectiv specific**: asigurarea unei căi de acces modernă la un drum național pentru locuitorii județului Ialomița cu posibilitatea de acces la Autostrada Soarelui în vecinătatea sudică a județului.

Beneficiari: populația județului Ialomița și participanții la trafic care tranzitează județul Ialomița.

Sursa de finanțare: buget local.

Amplasament obiectiv: tronsonul supus reabilitării este situat în arealul Grivița-Smirna-Iazu-Scînteia-Valea Ciorii .

Avînd în vedere prevederile Legii 273/2006 a finanțelor publice locale, propunem Consiliului Județean Ialomița aprobarea documentației tehnico-economice faza Documentație Studiu de Fezabilitate pentru obiectivul « **Modernizare drum județean DJ 203 F (Grivița) –Smirna-Iazu-Scînteia-Valea Ciorii –DN 21A ,km 0+000-km 25+350**” și a indicatorilor tehnico-economici:

Indicatori tehnico-economici

Valoare totală : 48.736.020 lei (cu TVA) din care C+M 43.139.360 lei (cu TVA) pentru aprobare a indicatorilor tehnico-economici.

Lungime drum 25,803 ml;

Suprafață drum modernizat 177.434 mp

Durata de realizare 24 luni.

Anexăm documentația Studiu de Fezabilitate.

Director Executiv,

Niculina NEGOIȚĂ

Întocmit, Doina GANGAN