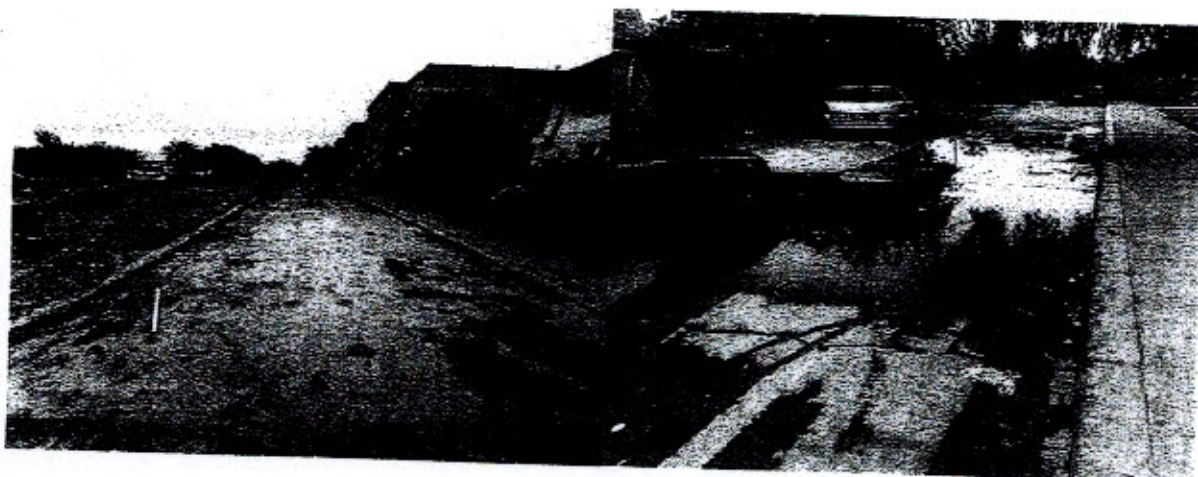


DALI

S.C. ANVISOR TRANS S.R.L.
Str. Șoseaua Focșani, nr.148 J, Brăila, Ro
Mobil: 0726159754

Avea nr.1 la H.C.C nr.59
din 10.06.2026

**DOCUMENTAȚIE PENTRU AVIZAREA LUCRĂRILOR DE
INTERVENȚIE**



**REABILITAREA STRĂZII NR.3 DIN COMPLEXUL DE LOCUINȚE DE
LA KM 10, COMUNA CHISCANI, JUDEȚUL BRĂILA**

Beneficiar: Comuna Chiscani, judetul Braila
Proiect nr: 1/2026
Faza: DALI

3. DESCRIEREA CONSTRUCȚIEI EXISTENTE

3.1 PARTICULARITĂȚI ALE AMPLASAMENTULUI

3.1.1. Descrierea amplasamentului (localizare - intravilan/extravilan, suprafața terenului, dimensiuni în plan)

Străzile care se vor moderniza în cadrul acestui proiect fac parte din rețeaua rutieră a complexului de locuințe de la km10, comuna Chiscani, județul Brăila. Prin urmare, aceste străzi, în principal, asigură traficul local în complexul de locuințe, dar și legătura cu drumul național DN21 (BRĂILA - SLOBOZIA), permițând accesul auto spre orașele Brăila, județul Brăila, precum și spre Slobozia, județul Ialomița.).

Strada din cadrul acestei documentații este strada nr.3 (din localitatea Chiscani). Aceste străzi sunt drumuri de interes local, care deserveșc traficului local în complexul de locuințe de la km10. Lungimea străzii studiate prin acest proiect este de 83 m.



Figura 3.1.

3.1.1.1. Statutul juridic al terenului

Terenurile pe care se vor realiza lucrările de modernizare a străzilor sunt situate pe domeniul public în intravilanul localităților Chiscani, așa cum sunt ele prezentate în planul de situație ce are la bază ridicarea topografică.

Întocmit:
ing. Frîncu Andrei

Verificat:
ing. Frîncu Andrei

3.1.1.2. Traseul în plan pentru drumul existent

În plan, strada are o lungime de aproximativ 83 m (conform ridicării topografice), prezentând un singur sector cu aliniament și o racordare cu strada nr2.

- strada nr.3 - 83 metri - pornește din strada nr2. și se termina în fața blocului C10.

3.1.1.3. Profilul longitudinal

Niveleta existentă este formată din succesiuni de pante/rampe cu valori mici ale declivităților, provenite în general datorită unor tasări neuniforme ale părții carosabile.

Racordările verticale nu corespund în totalitate conform STAS 10144/3-91, fiind necesare corecții locale ale acestora.

În profil longitudinal, strada prezintă declivități variabile conform celor de mai jos:

- pe majoritatea sectoarelor întâlnim declivități între 0,01% și 1%, declivitate maximă admisibilă (7%, pentru $V=50\text{km/h}$ excepțional 9% pentru $V=25\text{km/h}$).
- pe câteva sectoare având valori sub declivitatea minimă admisibilă de 0.5%, nefiind asigurată scurgerea apelor în sens longitudinal;

3.1.1.4. Profilul transversal

Străzile comunale prezintă elemente geometrice specifice zonelor de câmpie cu profile transversale la nivelul terenului.

În profil transversal strada studiată are o platformă uniformă, egală, cu parte carosabilă de 3.50 m. Pantele în profil transversal nu sunt corespunzătoare, permițând local stagnarea apelor pluviale pe partea carosabilă.

3.1.1.5. Structura rutieră existentă

În urma examinării vizuale se constată că strada care face obiectul prezentei documentații este în prezent betonată și în stare de degradare ca urmare a acțiunii traficului și factorilor climatici, cu defecțiuni specifice: gropi, rosturi degradate, ceea ce face ca traficul rutier în această zonă să se desfășoare cu greutate, mai ales în perioadele cu precipitații.



Figura 3.2. Strada nr.3, betonată, punct de inflexiune minin, nu se asigura scurgerea apelor

Întocmit:
ing. Frîncu Andrei

Verificat:
ing. Frîncu Andrei



Figura 3.3. Strada nr.3, zone cu acces la proprietate neconforme



Figura 3.4. Strada nr.3, betonată, gropi, fisuri ale dalelor

Întocmit:
ing. Frîncu Andrei

Verificat:
ing. Frîncu Andrei

Uzura fizică și morală a sectoarelor de stada betonată, vizibilă prin multitudinea de defecțiuni întâlnite, se datorează atât traficului cât și acțiunii apelor pluviale de infiltrație și a variațiilor temperaturilor.

Cele mai importante cauze ale apariției degradărilor întâlnite pe străzile care fac obiectul prezentei documentații sunt :

- Capacitatea portantă necorespunzătoare;
- Regimul de scurgere al apelor deficitar, determinat de lipsa unor amenajări complete și de nesistematizarea elementelor geometrice;
- Partea carosabilă nu are pante transversale și, în consecință apa din precipitații stagnează pe suprafața de rulare;
- Apa se infiltrează în corpul drumului datorită lipsei unei structuri rutiere cu îmbrăcăminte modernă, afectând negativ capacitatea portantă și generând defecțiunile multiple care s-au constatat la vizita în teren;
- Acțiunea repetată a traficului rutier;
- Lipsa lucrărilor de întreținere.

Sondajele efectuate, prezentate în cadrul studiului geotehnic (pus la dispoziție de beneficiar), pun în evidență stratificația structurii rutiere existente:

Sondaj S1, beton 15 cm, piatră spartă 25 cm, balast 15 cm, umplutură din pământ compact,

Sondaj S2, beton 17 cm piatră spartă 22 cm, balast 16 cm, umplutură din pământ argilos, compact.

3.1.2. Relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile

Strada care se va moderniza în cadrul acestui proiect face parte din grupul căilor de comunicație ce servește locuitorii din complexul de la KM10, aceasta fiind singura nemodernizată din pachetul total de 3 străzi, celelalte două străzi au beneficiat de modernizare în anul 2025. Strada Nr.3 se intersectează cu strada Nr.2 care se desprinde din DN21 (Brăila - Slobozia). Prin urmare, aceste străzi în principal, asigură traficul local în complexul de locuințe, dar asigură și legătura cu drumurile județene din zonă.

Străzile din comuna Chiscani facilitează accesul riveranilor, la clădirile de locuințe din complex.

3.1.3. Datele seismice și climatice

3.1.3.1 Date privind climatul zonei

Climatul zonei păstrează caracteristicile generale ale climatului Câmpiei Române. Prin poziția pe care o ocupă, perimetrul studiat prezintă elemente climatice specifice atât părții de vest cât și celei de est, acestea interferându-se și rezultând un climat de tranziție.

Județul Brăila aparține zonei climatice temperate, dar poziția sa și caracterul depresionar al terenului pe care îl ocupă în apropiere de curbura lanțului muntos carpato-balcanic determină, în ansamblu, o climă mai caldă decât în partea centrală și nordică a țării, existând astfel influențe mediteraneene, datorită poziției sud-estice.

Din punct de vedere climatic, zona se înscrie în climatul temperat-continental, cu o nuanță mai umedă în partea de nord și un caracter mai arid în sud, perimetrul studiat având următoarele caracteristici:

- temperatura medie multianuală a aerului 10-11° C
- umezeala relativă (%)
 - ianuarie > 88
 - aprilie < 64
 - iulie < 56
 - octombrie 76 - 80

Întocmit:
ing. Frîncu Andrei

Verificat:
ing. Frîncu Andrei

- frecvența medie a umezelii relative $r \geq 80\%$ la ora 14:00 (%)
 - iarna 40 – 45
 - primăvara < 10
 - vara < 5
 - toamna < 20
- nebulozitatea:
 - număr mediu anual zile seninse: 130 – 140
 - număr mediu anual zile acoperite: 100 – 120
 - număr mediu anual zile cu cantitate precipitații $p \geq 0,1\text{mm}$: 100 – 110
- precipitații atmosferice:
 - media cantităților anuale 500 – 600 mm
 - număr anual zile cu ninsoare: 20 – 25
 - număr anual zile cu strat de zăpadă: 40 – 60
- vânt: frecvența (%) și viteza (m/s), medii anuale pe direcții:
 - E 19% 4.2m/s
 - V 9% 3.5m/s
 - NE 5% 4.4m/s

Cantitatea medie anuală de precipitații este între 400 și 500 mm.

3.1.3.2. Date privind seismicitatea zonei

În conformitate cu standardul SR 11100/1-93 și normativul P100 – 2013, zona comunei Chiscani este caracterizată de următorii parametri și coeficienți seismici:

- gradul de intensitate seismică a zonei: 8₁ MSK;
- valorile de vârf ale accelerației terenului pentru proiectare $a_g = 0,3\text{ g}$
- perioada de colt: $T_c = 1\text{ sec}$;
- perioada de revenire: un cutremur la 225 ani;

3.1.4. Studii de teren

3.1.4.1. Studiul geotehnic pentru soluția de consolidare a infrastructurii conform reglementărilor tehnice în vigoare

Lunca fluviului Dunărea și Insula Mare a Brăilei, prezintă în suprafață depozite aluvionare cuaternare (Holocen superior), care includ acumulările aluvionare ale luncilor.

Roca de bază o constituie Levantinul, întâlnit în facies argilos, marnos sau nisipos, de regulă sub adâncimea de 20 m.

Cuaternarul recent – Holocen superior – este dezvoltat în zona de luncă, fiind constituit din depuneri aluvionare/deluviale prăfoase argiloase și nisipuri prăfoase, local în amestec cu pietriș. Grosimile acestor depuneri sunt relativ mici, cuprinse între 2 – 15 m.

Terasa Brăilei prezintă în suprafață depozite loessoide cuaternare (Holocen superior), care includ depozitele loessoide ale terasei joase, acumulările aluvionare ale luncilor și nisipurile eoliene din regiune. Roca de bază o constituie Levantinul, întâlnit în facies argilos, marnos sau nisipos, de regulă sub adâncimea de 20 m.

Pentru stabilirea stratificației terenului, de-a lungul traseului străzilor s-au executat 4 foraje cu adâncimi de 2,00-3,00 m fiecare. De asemenea, s-au consultat fișele complexe ale forajelor executate anterior în zonă.

Coloanele litologice ale forajelor sunt prezentate în studiul geotehnic.

Terenul studiat se încadrează **categoriei geotehnice 2** cu risc geotehnic moderat conform NP 074-2022. Adâncimea maximă de îngheț în teren natural este de 0.90 m, conform STAS 6054/1977.

Întocmit:
ing. Frîncu Andrei

Verificat:
ing. Frîncu Andrei

3.1.4.2. Studii de specialitate necesare, precum studii topografice, geologice, de stabilitate ale terenului, hidrologice, hidrogeotehnice, după caz**3.1.4.3. Studiul topografic**

Studiile topografice au fost efectuate astfel încât datele rezultate să poată fi utilizate pentru modelarea tridimensională a terenului (coordonate X,Y,Z) și să poată fi prelucrate cu programe de proiectare moderne (ex. CivilCAD).

Pe traseul stabilit pe planurile de situație s-au efectuat ridicări topografice detaliate, această operațiune având două scopuri principale:

- obținerea unei precizii mai mari în activitatea de proiectare;
- identificarea cu exactitate a limitelor de proprietate.

3.1.4.4. Studiul de trafic

Stabilirea intensității traficului pentru calea de comunicație ce urmează a fi modernizată, s-a realizat la faza DALI, prin intermediul studiului de trafic.

Corespunzător intensității medii zilnice anuale înregistrate (2020), avem următoarele valori de trafic corespunzătoare unei perioade de perspectivă de 15 ani (2035), exprimate în vehicule etalon pentru străzile analizate:

- 375 vehicule etalon turism/ 24 ore;

Tabelul 3.1. Caracteristicile traficului

Caracteristicile traficului						
Clasa tehnică a drumului public	Denumirea intensității traficului	Intensitatea medie zilnică anuală	Intensitatea orară de calcul		Tipul drumului recomandat	
		Exprimată în număr de vehicule				
		Etalon (autoturisme)	Efective (fizice)	Etalon (autoturisme)		Efective (fizice)
0	1	2	3	4	5	6
I	Foarte intens	> 21.000	> 16.000	> 3.000	> 2.200	Autostrăzi sau drumuri expres
II	Intens	11.001-21.000	8.001-16.000	1.401-3.000	1.001-2.200	Drumuri expres sau drumuri cu patru benzi de circulație
III	Mediu	4.501-11.000	3.501-8.000	550-1.400	400-1.000	Drumuri cu două benzi de circulație
IV	Redus	1.000-4.500	750-3.500	100-550	75-400	
V	Foarte redus	< 1.000	< 750	< 100	< 75	Drumuri cu două benzi de circulație

Corespunzător numărului de vehicule, intensitatea traficului este foarte redusă;

Clasa de trafic

Clasa de trafic este determinată de traficul de calcul stabilit pentru o perioadă de perspectivă de 15 ani pe o bandă de circulație în milioane de osii standard (m.o.s.).

Clasele de trafic, conform instrucțiuni tehnice CD - 155, sunt prezentate în tabelul de mai jos.

Întocmit:
ing. Frîncu Andrei

Verificat:
ing. Frîncu Andrei

Tabelul 3.2. Clasele de trafic

Trafic drumuri osii 115 kN CD 155-2001 (publicat cu ordin MCT 625/2003 în Monitorul Oficial nr. 786/2003)	
Clasa de trafic	Volum trafic N_c m.o.s.
1	2
Exceptional	3,0 ... 10,0
Foarte greu	1,0 ... 3,0
Greu	0,3 ... 1,0
Mediu	0,1 ... 0,3
Ușor	0,03 ... 0,1
Foarte ușor	

Astfel, determinarea traficului de calcul – N_c - pentru dimensionarea structurii rutiere, aferent perioadei de perspectivă 2020 – 2035, este după cum urmează:

- Volumul de trafic prognozat– 0.03 mil. osii standard;

Conform rezultatelor, străzile din localitatea Chiscani se încadrează în clasa de trafic foarte ușor

3.1.5. Situația utilităților tehnico-edilitare existente

Echiparea cu utilități: apă/canal, rețea energie electrică, telecomunicații.

3.1.6. Analiza vulnerabilităților cauzate de risc, atropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice ce pot afecta investiția

Nu este cazul

3.1.7. Informații privind posibile interferențe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condițiilor specifice în cazul existenței unor zone protejate

Nu este cazul

3.2 REGIMUL JURIDIC

3.2.1. Natura proprietății sau titlul asupra construcției existente, inclusiv servituți, drept de preempțiune);

Drept de proprietate asupra imobilului: domeniul public al comunei Chiscani.

3.2.2. Destinația existentă;

Folosința actuală: drumuri, subcategoria drumuri comunale;
 Destinația: circulație;

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

Întocmit:
 ing. Frîncu Andrei

Verificat:
 ing. Frîncu Andrei

Nu este cazul

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

Nu este cazul

3.3 CARACTERISTICI TEHNICE ȘI PARAMETRI SPECIFICI**3.3.1. Categoria și clasa de importanță;**

În conformitate cu tabelul de mai jos pentru aceasta lucrare se încadrează în CATEGORIA DE IMPORTANȚĂ STABILITĂ: NORMALĂ (C).

Tabelul 3.3.

NR	FACTORUL DETERMINANT	k(n)	P(n)	CRITERII ASOCIATE		
				p(i)	p(ii)	p(iii)
1.	Importanța vitală	1,0	3	3	5	4
2.	Importanța social-economică și culturală	1,0	3	2	3	4
3.	Implicarea ecologică	1,0	2	2	1	2
4.	Necesitatea luării în considerare a duratei de utilizare (existentă)	1,0	2	2	3	2
5.	Necesitatea adaptării la condițiile locale de teren și de mediu	1,0	2	2	1	2
6.	Volumul de muncă și de materiale necesare	1,0	1	2	1	1
TOTAL				13		

Din punct de vedere al clasei de importanță și expunere, în conformitate cu codul de proiectare P100/1- 2013, străzile studiate se încadrează în clasa tehnică V, intensitate trafic – foarte redus.

3.3.2. An/ani/perioade de construire pentru fiecare corp de construcție;

Perioada de execuție a lucrării este estimată la 2-3 luni de la începerea execuției, conform graficului de realizare a investiției.

3.3.3. Suprafața construită;

Nu este cazul.

3.3.4. Suprafața construită desfășurată;

Întocmit:
ing. Frîncu Andrei

Verificat:
ing. Frîncu Andrei

Nu este cazul.

3.3.5. Valoarea de inventar a construcției;

Nu este cazul.

3.3.6. Alți parametri, în funcție de specificul și natura construcției existente.

Nu este cazul

3.4. ANALIZA STĂRII CONSTRUCȚIEI, PE BAZA CONCLUZIILOR EXPERTIZEI TEHNICE ȘI/SAU ALE AUDITULUI ENERGETIC, PRECUM ȘI ALE STUDIULUI ARHITECTURALO-ISTORIC ÎN CAZUL IMOBILELOR CARE BENEFICIAZĂ DE REGIMUL DE PROTECȚIE DE MONUMENT ISTORIC ȘI AL IMOBILELOR AFLATE ÎN ZONELE DE PROTECȚIE ALE MONUMENTELOR ISTORICE SAU ÎN ZONE CONSTRUITE PROTEJATE

3.4.1. Traseul în plan

Traseul existent este format dintr-un singur aliniament, cu o geometrie clară, provenite în general din încadrarea în limitele de proprietate. Nu sunt asigurate cerințele din reglementările tehnice în vigoare privind elementele geometrice în plan ale drumului.

3.4.2. Profilul în lung

Niveleta existentă este formată din succesiuni de pante/rampe cu valori mici ale declivităților, provenite în general datorită unor tasări neuniforme ale structurii existente. Atât în profil transversal și longitudinal, pantele nu sunt asigurate, nepermițând scurgerea apelor de pe suprafața aleilor pietonale, fapt ce conduce la bălțirea acestora și implicit la degradarea structurilor rutiere existente.

Racordările verticale nu corespund în totalitate conform STAS 10144/3-91, fiind necesare corecții locale ale acestora. Sectoarele de stradă tratate conform temei de proiectare prezintă declivități între 0.01% și 1% și sinuozitate scăzută.

3.4.3. Profilul transversal

Cele mai importante cauze ale apariției degradărilor întâlnite pe partea carosabilă ce fac obiectul prezentei documentații sunt :

- calitatea necorespunzătoare a materialelor;
- prezența apelor pluviale pe alei;
- lipsa lucrărilor de întreținere specifice necesare

3.4.5. Scurgerea apelor

Apele pluviale nu sunt preluate și descărcate conform cerințelor actuale, acestea rămân pe partea carosabilă îngreunând circulația pietonală și auto în zonă.

3.5. STAREA TEHNICĂ, INCLUSIV SISTEMUL STRUCTURAL ȘI ANALIZA DIAGNOSTIC, DIN PUNCTUL DE VEDERE AL ASIGURĂRII CERINȚELOR FUNDAMENTALE APLICABILE, POTRIVIT LEGII

Întocmit:
ing. Frîncu Andrei

Verificat:
ing. Frîncu Andrei

În cadrul expertizei tehnice s-a stabilit în funcție de indicii de degradare conform "Instrucțiuni tehnice privind determinarea stării tehnice a drumurilor moderne CD 155-2001", calificativul stării de degradare a străzii este RĂU, necesitând intervenție imediată.

3.6. ACTUL DOVEDITOR AL FORȚEI MAJORE, DUPĂ CAZ.

Nu este cazul.

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

4.1. Clasa de risc seismic;

Conform normativului P 100 - 2013, referitor la proiectarea seismică a construcțiilor potențialul seismic al regiunii corespunde macrozonei care se caracterizează printr-o valoare de vârf a accelerației terenului $a_g = 0,30$ pentru un interval mediu de recurență $IMR = 225$ de ani și 20 % posibilitate de depășire în 50 de ani și o perioadă de control a spectrului de răspuns $T_c = 1.0$ secunde pe întreg sectorul aflat în studiu

4.2. Prezentarea a minimum două soluții de intervenție;

În cadrul expertizei tehnice efectuate au fost stabilite defectele și degradările structurii rutiere, care s-au format până în prezent. Ca soluție de modernizare, se recomandă dimensionarea structurii rutiere pentru a rezista atât traficului de autoturisme cât și a încărcărilor produse de autoutilitare de intervenție, a încărcărilor din traficul de marfă pentru aprovizionarea agenților economici sau a vehiculelor de întreținere.

Soluțiile de modernizare propuse de expertiza tehnică pentru strada Nr.3 sunt următoarele:

4.2.1. Structura rutieră

Pentru stada analizată se recomandă următoarele două soluții tehnice:

Soluția 1 pentru STRADA nr.3:

- Curățare și amorsare dală beton existentă ($h_{med} = 15-20cm$);
- Strat suport de corectie a pantei transversale de 4 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis BAD22.4 (EB 22.4 leg 50/70), conform SR EN 13108-1:2016, AND 605:2016;
- 4 cm beton asfaltic BA16 (EB 16 rul 50/70), conform SR EN 13108-1:2006, AND 605:2016.

4.2.2. Scurgerea apelor

- Pentru colectarea apelor de suprafață din zona strazii studiate, se va sistematiza întreaga suprafață astfel încât pantele transversale și longitudinale să asigure continuitatea dirjării și colectării acestora către sistemul de colectare alcătuit din rigola carosabilă cu dimensiunea 50x65x60 cm montate la marginea din stanga a părții carosabile

Întocmit:
ing. Frîncu Andrei

Verificat:
ing. Frîncu Andrei

Soluția 2 pentru STRADA nr.3:

- Spargere dală din beton de ciment rutier (h.med=15cm);
- 20 cm fundație de balast conform condițiilor tehnice care trebuie să îndeplinească materialele de construcție folosite, prevăzute în SR EN 1260+A1:2008, agregate naturale pentru beton, condiții tehnice de calitate;
- 15 cm fundație de piatră spartă conform condițiilor tehnice care trebuie să îndeplinească materialele de construcție folosite, prevăzute în SR EN 1260+A1:2008, agregate naturale pentru beton, condiții tehnice de calitate;
- Nisip 2 cm
- 20 cm dală din beton de ciment rutier BcR 3.5 (NE 014/2002).

4.2.2. Scurgerea apelor

- Pentru colectarea apelor de suprafață din zona strazii studiate, se va sistematiza întreaga suprafață astfel încât pantele transversale și longitudinale să asigure continuitatea dirijării și colectării acestora către sistemul de colectare alcătuit din rigola carosabilă cu dimensiunea 50x65x60 cm montate la marginea din stânga a părții carosabile

4.3. Soluțiile tehnice și măsurile propuse de către expertul tehnic și, după caz, auditorul energetic spre a fi dezvoltate în cadrul documentației de avizare a lucrărilor de intervenții;

În cadrul expertizei tehnice efectuate au fost stabilite defectele și degradările existente ale structurii rutiere. Ca soluție de modernizare, se recomandă modernizarea și/sau ranforsarea părții carosabile, cu structuri rutiere care să aibă o capacitate portantă corespunzătoare și care să asigure eliminarea bălților apelor meteorice pe suprafața lor, pentru evitarea degradărilor datorate fenomenului de îngheț-dezghet.

4.4. Recomandarea intervențiilor necesare pentru asigurarea funcționării conform cerințelor și conform exigențelor de calitate.

Expertul tehnic recomandă soluția nr. 1, aceasta având avantajul unui timp de execuție mai scăzut și cheltuieli de mentenanță mai scăzute.

**5. IDENTIFICAREA SCENARIILOR/OPTIUNILOR TEHNICO-ECONOMICE
(MINIMUM DOUĂ) ȘI ANALIZA DETALIATĂ A ACESTORA**
**5.1. SOLUȚIA TEHNICĂ, DIN PUNCT DE VEDERE TEHNOLOGIC, CONSTRUCTIV,
TEHNIC, FUNCȚIONAL-ARHITECTURAL ȘI ECONOMIC, CUPRINZÂND:**
5.1.1. Descrierea principalelor lucrări de intervenție pentru:

- consolidarea elementelor, subansamblurilor sau a ansamblului structural;

Nu este cazul

Întocmit:
ing. Frîncu Andrei

Verificat:
ing. Frîncu Andrei

- protejarea, repararea elementelor nestructurale și/sau restaurarea elementelor arhitecturale și a componentelor artistice, după caz;

Nu este cazul

- intervenții de protejare/conservare a elementelor naturale și antropice existente valoroase, după caz;

Nu este cazul

- demolarea parțială a unor elemente structurale/ nestructurale, cu/fără modificarea configurației și/sau a funcțiunii existente a construcției;

Nu este cazul

- introducerea unor elemente structurale/nestructurale suplimentare;

Nu este cazul

- introducerea de dispozitive antiseismice pentru reducerea răspunsului seismic al construcției existente;

Nu este cazul

5.1.2. Descrierea, după caz, și a altor categorii de lucrări incluse în soluția tehnică de intervenție propusă, respectiv hidroizolații, termoizolații, repararea/inlocuirea instalațiilor/ echipamentelor aferente construcției, demontări/montări, debranșări/branșări, finisaje la interior/exterior, după caz, îmbunătățirea terenului de fundare, precum și lucrări strict necesare pentru asigurarea funcționalității construcției reabilitate;

Nu este cazul

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

Din punct de vedere al încadrării în categoria geotehnică, conform normativului NP 074/2014, lucrarea ce urmează a se executa se încadrează în categoria 2, prin urmare riscurile geotehnice sunt moderate.

În plus străzile din localitatea Chiscani nu se află în zonă inundabilă, riscul ca aceasta să fie afectată de precipitații abundente sunt mici.

5.1.4. Informații privind posibile interferențe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate;

Nu este cazul.

5.1.5. Caracteristicile tehnice și parametrii specifici investiției rezultate în urma realizării lucrărilor de intervenție.

LUCRĂRI LA DRUM

Întocmit:
ing. Frîncu Andrei

Verificat:
ing. Frîncu Andrei

5.1.5.1. Traseul în plan

Traseul proiectat al străzii urmărește în totalitate traseul existent, elementele geometrice în plan, aliniamente și curbe. Lungimea totală propusă pentru modernizare este de 83m.

5.1.5.2. Profilul longitudinal

Linia roșie proiectată respectă în general niveleta existentă, în vederea minimizării cantităților de lucrări. Declivitățile longitudinale proiectate se situează între 0,08% și 0,20%. Razele de racordare verticală vor fi între 2500m și 5000m.

5.1.5.3. Profilul transversal tip

În concordanță cu STAS 10144/3-91 și Ordinul MT 50/1998, pentru strada Nr.3 se va adopta profil transversal tip descris mai jos, care va avea următoarele elemente geometrice:

- lățime parte carosabilă – (km0+000 - km0.083 - 1.75m x 2= 3.50 m)
- trotuar 1 x 1.00 m – nu se intervine
- pantă transversală carosabil unică – 1,5%;
- pantă transversală trotuar – 1,0%;

5.1.5.4. Alcătuire structură rutieră

La realizarea proiectării structurilor rutiere s-au ales soluțiile tehnice care asigură criteriile de rezistență, confort și eficiență economică.

Structura rutieră proiectată pentru reabilitarea străzilor (249 mp), strada nr.3 este alcătuită din:

- Curățare și amorsare dală beton existentă (h.med=15cm);
- Strat suport de corectie a pantei transversale de 4 cm strat de legătură din beton asfaltic deschis BAD22.4 (EB 22.4 leg 50/70), conform SR EN 13108-1:2016, AND 605:2016;
- 4 cm beton asfaltic BA16 (EB 16 rul 50/70), conform SR EN 13108-1:2006, AND 605:2016.

Intersecția cu strada Nr.2 a fost modernizată în cadrul proiectului anterior, având aceeași stratificație ca și cea prezentată la strada Nr.2.

5.1.5.5. Impactul asupra mediului

Lucrările proiectate nu introduc efecte negative suplimentare față de situația existentă asupra solului, drenajului, microclimatului, apelor de suprafață, vegetației, faunei, sau din punct de vedere al zgomotului și peisajului.

Prin executarea lucrărilor proiectate vor apărea unele influențe favorabile asupra factorilor de mediu cât și din punct de vedere economic și social.

a. Influența asupra factorilor de mediu datorată realizării unor condiții de circulație superioare celor actuale:

- va scădea gradul de poluare al aerului;
- se va reduce volumul de praf;
- va scădea simțitor emisia diverselor noxe de eșapament sau uzura vehiculelor ceea ce va avea un efect pozitiv asupra mediului;

b. Influența socio-economică

Intocmit:
ing. Frîncu Andrei

Verificat:
ing. Frîncu Andrei

- crearea de noi locuri de muncă pe perioada execuției lucrărilor;
- va crește nivelul de securitate a vizitatorilor;
- creșterea siguranței circulației și a confortului optic pentru pietoni, bicicliști, etc.

Pe ansamblu se poate aprecia ca din punct de vedere al mediului ambiant, lucrările proiectate nu introduc disfuncționalități suplimentare față de situația actuală, ci dimpotrivă au un efect pozitiv.

**5.2. NECESARUL DE UTILITĂȚI REZULTATE, INCLUSIV ESTIMĂRI PRIVIND
DEPĂȘIREA CONSUMURILOR INIȚIALE DE UTILITĂȚI ȘI MODUL DE
ASIGURARE A CONSUMURILOR SUPLEMENTARE**

Nu este cazul

**5.3. DURATA DE REALIZARE ȘI ETAPELE PRINCIPALE CORELATE CU DATELE
PREVĂZUTE ÎN GRAFICUL ORIENTATIV DE REALIZARE A INVESTIȚIEI,
DETALIAȚ PE ETAPE PRINCIPALE**

În graficul de mai jos sunt trecute principalele etape de realizare a proiectului.

Întocmit:
ing. Frîncu Andrei

Verificat:
ing. Frîncu Andrei

Devizul general - Faza D.A.L.I

REABILITAREA STRAZII NR.3 DIN COMPLEXUL DE LOCUINTE DE LA KM10, COMUNA CHISCANI, JUDEȚUL BRĂILA

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoarea (exclusiv TVA)	TVA	Valoarea (inclusiv TVA)
1	2	LEI	LEI	LEI
CAPITOLUL 1				
Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului				
1.1	Obținerea terenului	0,00	0,00	0,00
1.2	Amenajarea terenului	0,00	0,00	0,00
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea terenului la starea inițială	0,00	0,00	0,00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 1		0,00	0,00	0,00
CAPITOLUL 2				
Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții				
2.2	Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului de investiții	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 2		0,00	0,00	0,00
CAPITOLUL 3				
Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică				
3.1	Studii	2.500,00	525,00	3.025,00
3.1.1	Studii de teren - geotehnice	2.500,00	525,00	3.025,00
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	0,00	0,00	0,00
3.1.3	Alte studii specifice - Studiu Topografic	0,00	0,00	0,00
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	3.000,00	630,00	3.630,00
3.3	Expertiză tehnică	3.000,00	630,00	3.630,00
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0,00	0,00	0,00
3.5	Proiectare	11.500,00	2.415,00	13.915,00
3.5.1	Temă de proiectare	0,00	0,00	0,00
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0,00	0,00	0,00
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	2.000,00	420,00	2.420,00
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	1.500,00	315,00	1.815,00
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	3.000,00	630,00	3.630,00
3.5.6	Proiect tehnic și detalii de execuție	5.000,00	1.050,00	6.050,00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	0,00	0,00	0,00
3.7	Consultanță	0,00	0,00	0,00
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	0,00	0,00	0,00
3.7.2	Auditul financiar	0,00	0,00	0,00
3.8	Asistență tehnică	6.500,00	1.365,00	7.865,00
3.8.1	Asistență tehnică din partea proiectantului	1.000,00	210,00	1.210,00
3.8.1.1	pe perioada de execuție a lucrărilor	1.000,00	210,00	1.210,00
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Const	0,00	0,00	0,00
3.8.2	Dirigenție de șantier	5.500,00	1.155,00	6.655,00
TOTAL CAPITOLUL 3		26.500,00	5.565,00	32.065,00

CAPITOLUL 4				
Cheltuieli pentru investiția de bază				
4.1	Construcții și instalații	120.791,04	25.366,12	146.157,16
4.1.1	STRADA 3	120.791,04	25.366,12	146.157,16
4.1.1.1	LUCRARI PREGATITOARE STRADA 3, S=150mp	9.815,31	2.061,21	11.876,52
4.1.1.2	RIGOLA CAROSABILA STRADA 3, R13 50x60x65, L=83m	81.434,20	17.101,18	98.535,38
4.1.1.3	SUPRASTRUCTURA STRADA 3 L=83m, l=3.50m, S=291mp	21.785,01	4.574,85	26.359,86
4.1.1.4	TROTUAR PIETONAL - INTERSECȚIE STRADA 2 CU 3; L=13m, l=1.4m	4.756,83	998,94	5.755,77
4.1.1.5	ACCES INTRARE BLOC ; S=8.40mp	1.287,42	270,36	1.557,78
4.1.1.6	SEMNALIZARE RUTIERA	1.712,27	359,58	2.071,84
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0,00	0,00	0,00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0,00	0,00	0,00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0,00	0,00	0,00
4.5	Dotări	0,00	0,00	0,00
4.6	Active necorporale	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 4		120.791,04	25.366,12	146.157,16
CAPITOLUL 5				
Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de șantier	0,00	0,00	0,00
5.1.1	Lucrări de construcții pentru organizarea șantierului	0,00	0,00	0,00
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării șantierului	0,00	0,00	0,00
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	726,00	152,46	878,46
5.2.1	Comisiunile și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	0,00	0,00	0,00
5.2.2	Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții	605,00	127,05	732,05
5.2.3	Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții	121,00	25,41	146,41
5.2.4	Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC	0,00	0,00	0,00
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/desființare	0,00	0,00	0,00
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute	12.079,10	2.536,61	14.615,72
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 5		12.805,10	2.689,07	15.494,18
CAPITOLUL 6				
Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste				
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	0,00	0,00	0,00
6.2	Probe tehnologice și teste	0,00	0,00	0,00
TOTAL CAPITOLUL 6		0,00	0,00	0,00
TOTAL GENERAL		160.096,15	33.620,19	193.716,34
din care C+M: (1.2, 1.3, 1.4, 2, 4.1, 4.2, 5.1.1)		120.791,04	25.366,12	146.157,16

PROIECTANT

SC ANVISOR TRANS SRL
 ANVISOR
 TRANS S.R.L.
 CUI 18030245
 09/11/2004
 FRINCU SORIN

BENEFICIAR

PRIMARIA CHISCANI

PRIMAR

POSPA GEANINA