

	R O M Â N I A JUDEȚUL PRAHOVA COMUNA BĂRCĂNEȘTI PRIMAR	
---	--	---

Nr. 20.869 / 17.10.2024

Repartizat pentru întocmire raport de specialitate cu adresa nr.din .10.2024	Repartizat pentru avizare la Comisiile de specialitate: -nr.1 cu adresa nr..... din10. 2024; -nr. 2 cu adresa nr..... din10.2024; -nr.3 cu adresa nr.din10.2024.
---	--

REFERAT DE APROBARE

**pentru aprobarea Proiectului Tehnic, a indicatorilor tehnico-economici și a devizului general
 pentru obiectivul de investiții “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești,
 Județul Prahova ”**

În calitate de primar, al comunei Bărcănești, vă supun spre analiză prevederile Ordonanțelor de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ cu modificările și completările ulterioare, a Legii nr. 273/2006 privind Finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare și H. G. nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice modificările și completările ulterioare, pentru susținerea proiectului de hotărâre menționat mai sus prezint următoarele :

Prin Hotărârea Consiliului Local nr. 38 din 31.07.2024 a fost aprobat Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție (DALI), a indicatorilor tehnico-economici și a devizului general pentru obiectivul de investiții “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova”. Amplasamentul strazilor ce fac obiectul prezentei documentații se situează în intravilanul comunei Barcanesti, sat Tatarani.

În urma realizării Proiectului Tehnic nr. 26/2024 pentru obiectivul de investiții “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova ” întocmit de S.C. TEN CONSTRUCT CONSULTING S.RL. a fost găsită o nouă soluție tehnică pentru a asigura gestionarea controlată a apelor pluviale în rigolele prevăzute. Această modificare implică și o actualizare a devizului general, prin majorarea costurilor necesare pentru implementarea acestor soluții tehnice suplimentare.

Traseul celor 4 strazi este într-o stare improprie pentru a se putea realiza circulația rutieră, aceasta are un sistem rutier din piatră iar circulația se realizează cu dificultate, producând praf care poluează proprietățile învecinate.

Drumurile de interes local au o parte carosabilă de 3-4m lățime, nu sunt încadrate de borduri din beton și trotuare, ci de acostamente înierbate fără santuri de captare și dirijare a apelor pluviale sau cu santuri complet colmatate. Apele pluviale nu sunt dirijate într-un sistem de colectare și evacuare de pe platforma drumurilor acestea antrenând materialele și făcându-le impracticabile în special în perioadele ploioase, în timpul iernii și în perioadele cu topiri de zăpadă.

Prin modernizarea strazilor, traficul va beneficia de condiții superioare de circulație, condiții care se vor concretiza într-o serie de avantaje sociale și economice, precum:

→ ameliorarea în conformitate cu standardele în vigoare a condițiilor de viață ale acestora și eliminarea stării de stres;

→ Îmbunătățirea accesibilității;

→ crearea de noi locuri de muncă pe perioada execuției lucrărilor;

Propun spre aprobare Proiectul Tehnic, indicatorii tehnico-economici și devizul general pentru obiectivul de investiții “Modernizare drumuri de interes local în Comuna Bărcănești, Județul Prahova”

Față de cele prezentate, supun spre aprobare ședinței în plen, a Consiliului Local al comunei Bărcănești proiectul de hotărâre alăturat.

p. PRIMAR,



Gheorghe Daniel APOSTOL, Viceprimar

MEMORIU TEHNIC

MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

BENEFICIAR : PRIMARIA COMUNEI BARCANESTI

2024

S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.	PROIECT TEHNIC
	MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

MEMORIU TEHNIC

MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

BENEFICIAR: PRIMARIA COMUNEI BARCANESTI

ELABORATOR: S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.

08.2024	PROIECT TEHNIC	Ing. Robert Cuculici	Ing. Vlad Ghitulescu	S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.
Data	Faza	Intocmit	Sef Proiect	Proiectant Specialitate
PROIECT TEHNIC				
Amplasament:				
COMUNA BARCANESTI				
Titlul proiectului:			Beneficiar	Proiect nr. : Pagina nr.:
MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA			PRIMARIA COMUNAEI BARCANESTI	26 / 2024 Pag. 2 of 28

A. PIESE SCRISE

1. INFORMATII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTITII

- 1.1. Denumirea obiectivului de investitii
MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL
- 1.2. Ordonatorul principal de credite / investitor
COMUNA BARCANESTI
- 1.3. Ordonator de credite (secundar/tertiar)
Nu este cazul.
- 1.4. Beneficiarul investitiei
COMUNA BARCANESTI
- 1.5. Elaboratorul documentatiei de avizare a lucrarilor de interventie
S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.

2. SITUATIA EXISTENTA SI NECESITATEA REALIZARII LUCRARILOR DE INTERVENTIE

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

Zonele rurale si urbane din Romania prezinta o importanta deosebita din punct de vedere economic, social si cultural. Dezvoltarea durabila a acestora este indispensabila in procesul de imbunatatire a conditiilor existente si a serviciilor de baza, prin dezvoltarea infrastructurii si a unui cadru legislativ favorabil acesteia .

In conformitate cu reglementarile cuprinse in Planul de amenajare a teritoriului national, Ministerul Dezvoltarii Regionale si Administratiei Publice si alte autoritati publice deruleaza diverse programe de investitii in infrastructura locala cu caracteristici diferite privind eligibilitatea , finantarea , decontarea si monitorizarea acestora .

De asemenea , s-a constatat necesitatea luarii unor masuri care sa asigure un climat investitional atractiv pentru localitatile Romaniei , care sa duca la cresterea numarului de locuri de munca , precum si necesitatea asigurarii standardelor de calitate a vietii , necesare populatiei, in domeniul serviciilor publice.

Obiectivul comun al acestor programe vizeaza dezvoltarea echilibrata a infrastructurii rezultand in revitalizarea comunelor si a satelor componente ale municipiilor si oraselor .

Printre obiectivele de investitii din cadrul programului se numara si lucrarile de reabilitare a drumurilor publice clasificate si incadrate, in conformitate cu prevederile legale

S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.	PROIECT TEHNIC
	MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

in vigoare , ca drumuri judetene , drumuri de interes local, drumuri comunale si/sau drumuri publice din interiorul localitatilor.

Obiectivele majore ale Beneficiarului au ca scop dezvoltarea pe multiple planuri, dar cu prioritate pe acele planuri care aduc o creștere a nivelului de trai și implicit o îmbunătățire a calității vieții locuitorilor.

NOTA: Documentația se va elabora în conformitate cu H.G. nr. 907/2016, privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice.

2.2. Analiza situației existente și identificarea deficiențelor

Traseul celor 4 strazii este într-o stare improprie pentru a se putea realiza circulația rutieră, aceasta are un sistem rutier din piatra iar circulația se realizează cu dificultate, producând praf care poluează proprietățile învecinate.

Amplasamentul strazilor ce fac obiectul prezentei documentații se situează în intravilanul comunei Barcanesti, sat Tatarani.

Traseul strazilor din punct de vedere juridic, reprezintă domeniul public de interes local și face parte din rețeaua de strazi a comunei Barcanesti, județul Prahova.

Strazile din prezentul proiect au următoarele elemente în profil transversal:

Strada Salviei, L=285m

- lățimea parte carosabilă = 4.00m;
- acostamente cu lățime 2 x 0.50m

Strada Capsunilor, L=251m

- lățimea parte carosabilă = 3.00m;
- acostamente cu lățime 2 x 0.25m

Strada Zmeurei, L=255m

- lățimea parte carosabilă = 3.00m;
- acostamente cu lățime 2 x 0.50m

Strada Lacarmioarei, L=1081m

- lățimea parte carosabilă variabil = 3.50-5.50m;
- acostamente cu lățime 2 x 0.25m

Descrierea situației existente pentru tronsoane/e ce fac obiectul proiectului

Drumurile de interes local au o parte carosabilă de 3-4m lățime, nu sunt încadrate de borduri din beton și trotuare, ci de acostamente înierbate fără santuri de captare și dirijare ape pluviale sau cu santuri complet colmatate.

Drumurile locale au fost împietruite cu un strat de 20-30cm din balast pe un strat de argilă cafenie, cu concrețiuni calcaroase, plastic vartoasă și rar pietris . Excepție face strada Salviei (DS50 I / 1) care are pe primii 49m o îmbrăcăminte din mixtură asfaltică în grosime superficială

și complet degradată pe strat de balast de 17cm grosime și pe strat suport din argilă,

S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.	PROIECT TEHNIC
	MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

cafenie, cu concretuni calcaroase, plastic vartoasa , cu rar pietris .

Partea carosabila prezinta o serie de defectiuni specifice drumurilor pietruite, de tipul gropilor, denivelarilor, fagaselor, dar si defectiunile specifice drumurilor modernizate de tipul faiantari, exfolieri si desprinderi de material fapt ce impiedica desurarea normala a circulatiei si conduce la generarea de praf pe timp uscat, respectiv de noroi pe timp urned .

In profil transversal panta de 2,5-3% nu este asigurata, nepermitand scurgerea apelor de pe partea carosabila, fapt ce conduce la baltirea ei si implicit la degradarea sistemului rutier existent.

Nu exista un sistem de colectare si evacuare a apelor pluviale alcatuit din santuri de pamant, rigole carosabile si podete.

Cum pe aceste drumuri nu exista un sistem de colectare si evacuare a apelor pluviale eficient, nu exista nici un drenaj corespunzator al apelor de pe carosabil.

Apele pluviale nu sunt dirijate intr-un sistem de colectare si evacuare de pe platforma drumurilor acestea antrenand materialele si facandu-le impracticabile in special in perioadele ploioase, in timpul iernii si in perioadele cu topiri de zapada.

Accesele la proprietati particulare ale proprietarilor sunt necorespunzatoare, sunt realizate in regie proprie, neasigurand o curgere fluenta si continua a apelor pluviale colectate de pe carosabil.

Semnalizarea rutiera e deficitara.

Aceste drumuri nemodernizate reprezinta un factor poluant destul de important atat pentru localnicii care au casele de-o parte si de alta a acestora cat si pentru mediu, prin praful uscat la trecerea diverselor mijloace de transport sau din cauza vantului.

Modernizarea drumurilor va duce la dezvoltarea zonei din punct de vedere economic si social si va avea si un efect benefic asupra factorilor de mediu , in sensul ca emisiile de praf si a noxelor produse de autovehicule se reduc considerabil.

Starea de viabilitate si necesitatea lucrarilor

Starea de viabilitate a sistemului rutier existent nu asigura conditii de siguranta si securitate a circulatiei rutiere si nu asigura capacitatea portanta necesara traficului.

Intensitatea traficului rutier si agresivitatea autovehiculelor datorata starii proaste a suprafetei de rulare (dese franari – accelerari) , constituie factori agravantii in procesul de degradare a sistemului rutier care cumutati cu actiunea factorilor climatici vor conduce in mod accelerat la cedarea sistemelor rutiere.

Necesitatea lucrarilor propuse, este argumentata de starea tehnica actuala a drumurilor si de conditiile de circulatie actuale si de perspectiva:

- degradarea sistemului rutier;
- viteze de deplasare reduse din cauza infrastructurii inadecvate; siguranta circulatiei este redusa;
- volum mare de noxe,

S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.	PROIECT TEHNIC
	MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

- datorat traficului ;
- confort scazut al utilizatorilor
- accesibilitate si mobilitate scazuta.

Toate cele prezentate în mod succint mai sus, duc la degradarea în mod constant a vietii sociale , pun în pericol asigurarea sanatatii comunitatii , alimentatiei si confortul locuitorilor din zona . Se impune deci luarea unor masuri privind sporirea capacitatii portante a sistemelor rutiere, asigurarea scurgerii apelor în bune conditiiuni, prevederea unei semnalizari rutiere în conformitate cu normele în vigoare.

2.3. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investitiei publice

Starea de viabilitate a sistemului rutier existent nu asigura conditii de siguranta si securitate a circulatiei rutiere si nu mai asigura capacitatea portanta necesara traficului existent.

Cresterea atat a intensitatii traficului rutier si a greutatii pe osii precum si a agresivitatii autovehiculelor datorata starii proaste a suprafetei de rulare (dese franari – accelerari), constituie factori agravanti în procesul de degradare a sistemului rutier care cumulat cu actiunea factorilor climatici vor conduce în mod accelerat la cedarea sistemelor rutiere.

Având în vedere că drumurile sunt existente, nu se pot schimba elementele geometrice ale acesteia: dimensiuni în profil transversal: lăţimi sau în profil longitudinal: declivităţi (pante, rampe).

Necesitatea lucrarilor propuse în prezenta documentatie, este în primul rand argumentata de starea tehnica actuala a drumurilor si de conditiile de circulatie actuale si de perspectiva.

Se impune deci luarea unor masuri privind sporirea capacitatii portante, asigurarea scurgerii apelor în bune conditiiuni, prevederea unei semnalizari rutiere în conformitate cu normele în vigoare, amenajarea intersectiilor cu retelele rutiere intersectate, amenajarea acceselor la proprietati si reparatia capitala a lucrarilor de scurgere a apelor catre exteriorul drumului.

Prin modernizarea strazilor, traficul va beneficia de conditii superioare de circulatie, conditii care se vor concretiza într-o serie de avantaje sociale si economice, precum:

- ameliorarea în conformitate cu standardele în vigoare a conditiilor de viata ale acestora si eliminarea starii de stres;
- Imbunatatirea accesibilitatii;
- crearea de noi locuri de munca pe perioada executiei lucrarilor;

Modernizarea drumurilor de interes local, va avea impact deosebit de favorabil intrucat se vor realiza urmatoarele deziderate:

- realizarea unui confort sporit pentru participantii la trafic ;
- sporirea sigurantei circulatiei;
- reducerea semnificativa a poluarii mediului prin reducerea noxelor si a zgomotului;

S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.	PROIECT TEHNIC
	MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

→ condițiile de rulare corespunzătoare reduc uzura mijloacelor de transport și degradarea acestora.

Concluzie:

Lucrarile propuse a se executa pe aceste drumuri, vor conduce la imbunatatirea conditiilor de circulatie si a fluentei traficului si vor influenta benefic zona.

3. DESCRIEREA CONSTRUCTIEI EXISTENTE

3.1. Particularități ale amplasamentului:

Pentru fiecare scenariu/opțiune tehnico-economic(ă) se vor prezenta:

Toate scenariile/opțiunile tehnico-economice sunt situate pe același amplasament.

a) descrierea amplasamentului

Lucrarile ce fac obiectul prezentei documentatii isi desfasoara traseul pe comunei Barcanesti, judetul Prahova.

b) relatiile cu zone invecinate, accesuri existente si/sau cai de acces posibile

Comuna Barcanesti este situata in partea de sud a judetului Prahova, la cca 5 km distanta de municipiul Ploiesti si are in componenta satele Barcanesti (resedinta de comuna), Ghighiu , Puscasi , Romanesti si Tatarani. Pe raza comunei exista si desfasoara activitati economice unitati de mica industrie si comert, ateliere mecanice , moara, brutarie, etc. In conformitate cu ultimul recensamant populatia este de 9300 locuitori.

Comuna este traversata de DN1 pe tronsonul Bucuresti Ploiesti si va fi strabatuta de viitoarea autostrada care va lega Capitala de Brasov.

c) date seismice si climatice;

In conformitate cu "Codul de proiectare seismica – Partea I – Prevederi de proiectare pentru cladiri. Bazele proiectarii structurilor in constructii", indicativ P 100/1-2013, amplasamentul cercetat prezinta, din punct de vedere al valorilor de varf ale acceleratiei terenului pentru proiectare ag pentru cutremure avand intervalul mediu de recurenta IMR=225 ani valoarea ag =0.35g, iar din punct de vedere al perioadei de colt Tc in zona cu Tc =1.6s

Clima

Clima perimetrului cercetat este temperat-continentală, subtipul climatului continental de tranziție, având următorii parametrii:

- temperatura medie anuală+ 10,6°C
- temperatura minimă absolută -30,0°C
- temperatura maximă absolută +39,4°C

Precipitațiile medii anuale au valoarea cuprinsă între 500-600 mm/m2.

Umezeala relativă a aerului variază între 77-85%

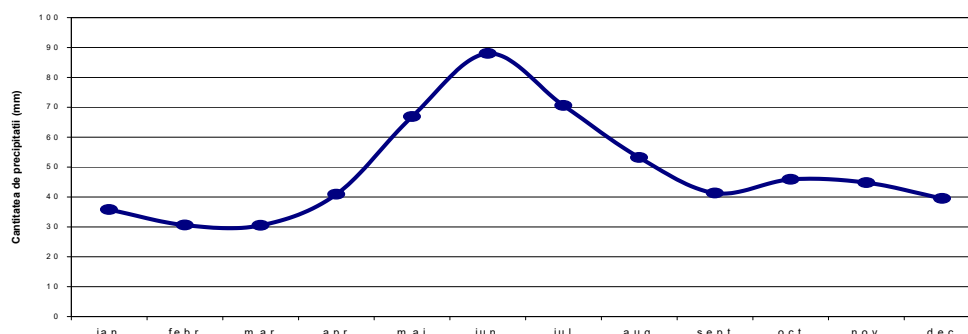


Figura 1 - Diagrama precipitațiilor lunare

Repartiția precipitațiilor pe anotimpuri se poate prezenta astfel:

- iarna105,9 mm
- primavara.....138,3 mm
- vara 211,8 mm
- toamna 132,0 mm

Direcția predominantă a vânturilor este cea nord-estică (14,9%) și estică (13,3%). Calmul înregistrează valoarea procentuala de 33,8%, iar intensitatea medie a vânturilor la scara Beaufort are valoarea de 2,3 - 3,1 m/s.

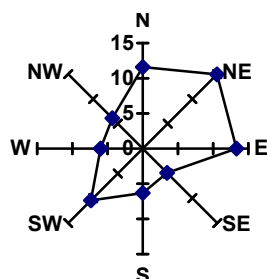


Figura 2 - Direcția predominantă a vânturilor

Adâncimea maximă la îngheț este de 0,80-0,90 m conform STAS 6054-77.

d) Studii de teren

Topografia, geologia, relieful, hidrologia

Din punct de vedere geomorfologic, zona cercetată este reprezentată de o unitate de relief cu aspect de câmpie piemontană, cunoscuta sub numele de "Câmpia piemontană a Ploieștilor", delimitată la vest de râul Prahova și la est de râul Teleajen.

Zona în care s-au efectuat studiile se află în zona superioară a acestei unități geomorfologice.

Câmpia piemontană a Ploieștiului este rezultatul depunerii în Cuaternar a unor depozite tinere, în general uniforme, alcătuite la partea superioară din argile și nisipuri argiloase, iar

S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.	PROIECT TEHNIC
	MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

spre bază din pietrișuri cu stratificație torențială și lentile subțiri de nisipuri grosiere cu pietrișuri mărunte. Urmare a acestor depozite acumulate în regiune, zona este cunoscută în literatura de specialitate și sub denumirea de conul de dejecție aluvionar Prahova – Teleajen.

Unitatea geomorfologică prezintă altitudini în general sub 200 m și face trecerea de la zona subcarpatică situată la nord cu zona Câmpiei Române situată la sud.

Ca aspect local această unitate apare ușor boltită cu înclinații divergente spre vest și spre est către văile râurilor amintite, iar în zona centrală spre sud/sud-est. În general panta terenului în aceasta zonă a unității nu depășește 5 %.

După cum s-a menționat anterior, conul de dejecție Prahova – Teleajen ce se dezvoltă în cuprinsul Câmpiei piemontane a Ploieștilor s-a format structural în Cuaternar, mai precis în Pleistocenul superior prin depuneri sedimentare aluviale având o grosime medie de 30-50 m. Aceste depuneri sunt constituite în genere din nisipuri cu pietriș și bolovăniș în alternanță cu argile și prafuri, având o structura încrucișată ce stau peste o argilă cenușiu negricioasă de vârstă Pleistocen mediu sub care se găsesc stratele de Căndești (orizont de pietrișuri și bolovănișuri).

Această unitate geomorfologică se suprapune peste o unitate geologică bine individualizată, formată în Pleistocen prin combinarea unor mișcări de subsidență cu reunirea șesurilor aluvionare ale râurilor Prahova și Teleajen.

În legătură cu compoziția petrografică a pietrișurilor din zona șesului aluvial, se constată predominarea elementelor originale din flișul cretacic (elemente de gresii și marnocalcare).

e) Situatia utilitatilor tehnico-edilitare existente

I.rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate:

Nu este cazul.

II.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 sau de protecție

Nu este cazul.

III.terenuri care aparțin unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională

Nu este cazul.

f)analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice ce pot afecta investiția;

În zona ce face obiectul prezentei documentatii nu au fost identificate vulnerabilități cauzate de factori de risc, antropici și naturali, nici elemente de natura schimbărilor climatice ce pot afecta investiția.

g)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 au fost identificate posibile interferențe cu monumente istorice, de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată.

S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.	PROIECT TEHNIC
	MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

Nu există condiționări specifice existenței unor zone protejate

3.2. Regimul juridic

a) natura proprietatii sau titlul asupra construcției existente, inclusive servituti, drept de preemțiune

Terenul pe care este amplasata investitia , apartinand comunei Barcanesti, se situeaza in intravilanul localitatii si este inclus in inventarul domeniului public al acesteia .

Prin lucrările de modernizare ce urmeaza a fi executate se vor ocupa numai suprafete de teren strict necesare pentru asigurarea elementelor geometrice prevazute in normele tehnice in vigoare, nefiind necesare niciun fel de exproprieri.

b) destinatia construcției existente

Strazile ce fac obiectul proiectului fac parte din rețeaua de drumuri a comunei Barcanesti.

c) 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;

Strazile nu sunt incluse in listele monumentelor istorice, situri arheologice, arii naturale protejate, precum si zonele de protectie ale acestora si in zone construite protejate.

d)informații/obligații/constrângeri extrase din documentațiile de urbanism, după caz.

Prin Certificatul de Urbanism, pentru realizarea investitiei se solicita obtinerea avizelor si acordurilor specifice si realizarea studiilor de specialitate necesare. Nu exista reglementari specific instituite in zona si nici alte obligatii/ constrangeri ce trebuiesc luate in considerare .

3.3. Caracteristici tehnice si parametrii specifici

a)Categorია si clasa de importanta

Obiectivul se încadrează în categoria C de importanță normală conform HG 766/1997 si clasa de importanta IV.

Domeniul de exigenta "A4, B2, D" (cf. HG 925/95).

b)cod în Lista monumentelor istorice, după caz;

Nu este cazul.

c)an/ani/perioade de construire pentru fiecare corp de construcție;

Nu se cunoaste anul constructiei.

d)suprafața construită;

Nu este cazul.

e)suprafața construită desfășurată;

S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.	PROIECT TEHNIC
	MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

Nu este cazul.

f). Valoarea de inventar a construcției

Drumurile ce fac obiectul proiectului aparțin domeniului public al comunei Barcanesti și sunt incluse în inventarul domeniului public .

g) alți parametri, în funcție de specificul și natura construcției existente

Clasificarea tehnica

În conformitate cu ordinul OMT 1296/2017 Ordin pentru aprobarea Normelor privind încadrarea în categorii a drumurilor , sectoarele studiate se încadrează ca drum de clasa tehnica V.

Date de trafic

Traficul desfaurat pe aceste drumuri se înscrie în clasa de trafic USOR.

Traficul constă în mijloace de transport alcătuite din autoturisme , autoutilitare și alte vehicule aflate în tranzit sau pentru deservirea obiectivelor din zona .

După modernizare, pe aceste drumuri, se vor amplasa indicatoare de limitare a tonajului la 7.5 to, pentru a evita un eventual trafic cu vehicule grele.

4. PREZENTAREA SCENARIULUI APROBAT ÎN CADRUL DALI

Expertiza tehnica a fost realizată de către Expert tehnic dr. Ing. Anca Grigoras, atestat MDRAP în conformitate cu prevederile legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții.

Scopul expertizei tehnice îl constituie analiza stării tehnice a drumurilor, în vederea realizării lucrărilor de intervenție pentru reabilitarea acestora .

Conform Expertizei tehnice și scenariului aprobat în cadru DALI se propun intervențiile pentru modernizarea structurii rutiere, astfel:

Soluția I:

- 10 cm strat de forma din materialul recuperat din zestre existentă sau balast;
- 30 cm strat de fundație din balast;
- 20 cm strat din piatra spartă;
- 6 cm beton asfaltic BADPC 50/70 leg;
- 4cm beton asfaltic BA16 rul;
- realizare marcaje rutiere.

Colectarea și evacuarea apelor pluviale

Evacuarea apelor pluviale este asigurată prin pante longitudinale și transversale.

Traseul în plan

Traseul proiectat urmărește întocmai amplasamentul existent pentru evitarea exproprierilor, îmbunătățindu-se elementele geometrice.

S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.	PROIECT TEHNIC
	MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

Profilul longitudinal

Pentru imbunatatirea conditiilor de trafic s-au imbunatatit declivitatile traseului actual.

Profilul transversal

Refacerea strazilor se va face cu incadrarea in limita juridica a culoarului de lucru fara a afecta proprietati private, pe cat posibil cu respectarea prescriptiilor de proiectare.

Strazile din prezentul proiect au urmatoarele elemente in profil transversal:

Strada Salviei, L=285m

- latimea parte carosabila = 4.00m;
- acostamente cu latime 2 x 0.50m
- sant beton C25/30, grosime 10cm, latime 1m, lungime 290m

Strada Capsunilor, L=251m

- latimea parte carosabila = 3.00m;
- acostamente cu latime 2 x 0.25m
- rigola carosabila latime 0.90m, lungime 260m

Strada Zmeurei, L=255m

- latimea parte carosabila = 3.00m;
- acostamente cu latime 2 x 0.50m
- rigola carosabila latime 0.90m, lungime 260m

Strada Lacarmioarei, L=1081m

- latimea parte carosabila variabil = 3.50-6.00m;
- acostamente cu latime 2 x 0.25m
- rigola carosabila latime 0.90m, lungime 1090m

Solutie constructiva :

- 10 cm strat de forma din materialul recuperat din zestrea existenta sau balast;
- 30 cm strat de fundatie din balast;
- 20 cm ftrat din piatra sparta;
- 6 cm beton asphaltic BADPC 50/70 leg;
- 4cm beton asphaltic BA16 rul;
- realizare marcaje rutiere.

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

Categoria de importanta a constructiei este "C", - in conformitate cu HGR

S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.	PROIECT TEHNIC
	MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

nr.766/1997 „Regulament privind stabilirea categoriei de importanta a constructiilor ” si cu „Metodologie de stabilire a categoriei de importanta a constructiilor ”, elaborate de INCERC, laborator SCB-BAPin aprilie 1996.

In conformitate cu ordinul OMT 1296/2017 Ordin pentru aprobarea Normelor privind incadrarea in categorii a drumurilor, sectoarele studiate se incadreaza ca drum de clasa tehnica IV . In conformitate STAS 10144 - Strazi. Profiluri Transversale , strazile se incadreaza in strazi de categoria IV .

Lucrarile de modernizare se vor realiza in cadrul amprizei existente, cu pastrarea suprafetelor actuale, fara a fi necesara extinderea acestora.

5. SEMNALIZAREA RUTIERA

Documente de referinta

Conditiiile de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii lucrarilor din cadrul proiectului vor fi in conformitate cu:

- Ordonanta de urgenta privind circulatia pe drumurile publice nr. 195/2002 si Regulamentul de aplicare a Ordonantei de urgenta a Guvernului nr. 195/2002 privind circulatia pe drumurile publice (publicata in Monitorul Oficial nr. 58/31.01.2013);
- Legea 413/26.06.2002 privind aprobarea Ordonantei Guvernului nr. 79/2001 pentru modificarea si completarea Ordonantei Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor;
- Norme metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului, adaptate fiecarei situatii in parte - aprobate prin Ordinul Comun al Ministerului de Interne si Ministerul Transporturilor nr. 1112/411 (publicat in Monitorul Oficial nr. 397/24.08.2000);
- Standarde de Stat nr. 1848/1,2,3 - 2011 si 1848/7 - 2004 din colectia "Siguranta circulatiei"
- Normele specifice de Protectia Muncii pentru exploatarea si intretinerea drumurilor elaborate de MMSS nr. 79.

Informarea publicului

In interesul sigurantei circulatiei si a modului de desfasurare a circulatiei de catre participantii la trafic, acestia vor fi informati din timp de catre persoana desemnata de administratorul drumurii asupra restrictiilor de circulatie si a traseelor alternative.

Masurile cuprind:

- Amplasarea de panouri de informare asupra lucrarilor in curs de executie, pe care se va figura un indicator de "Lucrari" (conform STAS 1848/1/2011);
- Amplasarea de indicatoare de limitarea a vitezei pe sectoarele de drum afectate;

S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.	PROIECT TEHNIC
	MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

În cazul apariției unor probleme deosebite în desfășurarea traficului, responsabilul cu organizarea și supravegherea traficului are obligația de a informa operativ Dirigintele de Santier, primăria comunei și Serviciul Poliției Rutiere asupra situației și a măsurilor luate.

Organizarea circulației

În perioada de execuție a lucrărilor tehnologia de lucru afectează lățimea părții carosabile actuale, ceea ce impune scăderea capacității de circulație a drumurilor, diminuarea vitezei vehiculelor, reducerea vizibilității și este necesar un control permanent și competent în scopul desfășurării traficului în condiții de siguranță.

Semnalizarea temporară a lucrărilor ce se execută în zona drumului public

Semnalizarea rutieră temporară trebuie să fie în concordanță cu natura pericolului la care se referă și cu cei cărora li se adresează. Astfel, semnalizarea unei lucrări care ocupă trotuarul sau acostament și se adresează pietonilor va fi diferită de cea care se adresează conducătorilor de vehicule în cazul în care lucrările ocupă o parte din suprafața carosabilă.

Demontarea semnalizării rutiere temporare

Semnalizarea rutieră temporară trebuie demontată la terminarea lucrărilor pe sectoarele corespunzătoare. Dacă este numai o întrerupere a execuției lucrărilor, semnalizarea temporară poate fi acoperită cu o mască pe durata întreruperii, cu condiția asigurării semnalizării pentru desfășurarea circulației în condiții de siguranță.

În general, semnalizarea rutieră temporară este demontată sau mascată în ordinea inversă instalării.

Semnalizarea rutieră temporară pe timpul nopții

Pe timpul nopții, indiferent dacă se execută sau nu lucrări, zona de drum afectată de acestea, prezintă un risc sporit pentru participanții la trafic și eventual pentru personalul muncitor. Din acest motiv, condițiile impuse semnalizării rutiere sunt mai exigente.

Caracteristicile semnalizării rutiere temporare trebuie corelate cu cele ale semnalizării curente pe sectorul respectiv de drum. Din acest punct de vedere se disting două situații:

- semnalizarea curentă este retroreflectorizantă
- semnalizarea curentă nu este retroreflectorizantă

În cazul semnalizării rutiere curente retroreflectorizante, semnalizarea temporară a lucrărilor trebuie să fie de asemenea retroreflectorizantă și poate fi completată cu dispozitive cu lumină galbenă intermitentă sau lumini care se succed "în cascada".

S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.	PROIECT TEHNIC
	MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

In situatia in care semnalizarea rutiera curenta nu este retroreflectorizanta, spre a evita eclipsarea acesteia, semnalizarea lucrarilor poate fi de asemenea nereflectorizanta, cu respectarea urmatoarelor conditii minime:

- barierele simple si directionale sa fie realizate cu folie retroreflectorizanta galben - rosu;
- delimitarea in lung a partii carosabile deschisa circulatiei si suprafata de drum ocupata de lucrari, sa fie marcata prin instalarea de lampi cu lumina galbena continua sau intermitenta.

Semnalizarea de urgenta

Semnalizare unor pericole neprevazute care pot sa apara datorita unor accidente de circulatie sau degradari ale drumului, cu ocuparea temporara a unei parti din suprafata carosabila comporta doua faze:

- instalarea indicatorului de avertizare "alte pericole", urmand ca inlaturarea obstacolului sa se faca de urgenta;
- inlocuirea indicatorului sus mentionat cu semnalizarea rutiera temporara in concordanta cu natura pericolului si a suprafetei carosabile ocupate, in cazul in care obstacolul nu poate fi urgent indepartat;

Circulatia alternativa

Lungimea maxima a sectorului de drum restrictionat pe care se poate utiliza acest sistem de desfasurare a circulatiei depinde de volumul de trafic.

In plus, pentru dirijarea circulatiei prin indicatoare de reglementare a prioritatii, intervine obligativitatea asigurarii vizibilitatii intre capetele lucrarii, conditie care de multe ori nu este posibil de realizat.

Semnalizarea vehiculelor

Se recomanda ca vehiculele care participa la lucrari pe drumuri sa fie vopsite in portocaliu sau in nuante deschise ale altor culori.

Limitele de gabarit in latime si lungime, ale vehiculelor si ale echipamentelor de lucru, vor fi semnalizate la marginea din fata si din spate prin benzi alternative alb-rosii cu latimea de 10 cm, inclinate la 45° descendent spre exteriorul vehiculului. Suprafata astfel marcata are latimea minima de 15 cm si inaltimea de minim 30 cm, depinzand de tipul vehiculului.

Aceste vehicule pot fi dotate cu:

- girofaruri sau lumini intermitente de culoare galbena;
- indicatorul "Lucrari" executat cu folie reflectorizanta;
- panouri cu sageti luminoase intermitente.

S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.	PROIECT TEHNIC
	MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

Distanța minimă între două mijloace de transport alăturate care descarcă sau încarcă simultan va fi:

- pentru autocamioane - 1 m;
- pentru tractoare cu remorci - 1.5 m;
- pentru încărcătoare - 2 m;

Dacă din cauza frontului de lucru nu se pot respecta distanțele prescrise, se interzice încărcarea sau descărcarea simultană.

Pentru zonele închise circulației publice vitezele maxime de circulație a mijloacelor de transport auto vor fi stabilite de conducerea antreprenorului și astfel limitate, încât să fie asigurată securitatea circulației.

Protectia personalului

Persoanele care lucrează pe drumuri trebuie să fie echipate astfel încât să iasă în evidență față de mediul înconjurător iar prezenta lor să poată fi ușor remarcată de utilizatorii drumului precum și de conducătorii vehiculelor care circulă pe șantier.

Echipamentul folosit trebuie să fie de culoare portocalie. Se recomandă ca pentru o bună percepție culoarea să fie fluorescentă.

În situația în care se lucrează pe timpul nopții, echipamentul trebuie să aibă elemente retroreflectorizante de culoare portocalie sau albă.

Utilizarea acestor echipamente de avertizare constituie un element indispensabil securității muncii la lucrările executate în zona drumului.

Obligatii si responsabilitati

Proiectul de management trebuie să consemneze obligațiile și responsabilitățile care revin factorilor implicați, respectiv antreprenor general, subantreprenor, consultanța, pe întreaga perioadă de execuție a lucrărilor și cuprinde măsurile destinate desfășurării traficului rutier în condiții de siguranță. Executantul lucrării trebuie să desemneze prin decizie scrisă persoana care răspunde de îndeplinirea întocmai și în totalitate a prevederilor proiectului de management de trafic.

Persoanele care trebuie să aprobe asigurarea fondurilor și contractarea materialelor necesare măsurilor de siguranță circulației pe durata execuției lucrărilor răspund solidar cu responsabilul numit prin decizie, de neîndeplinirea sau îndeplinirea defectuoasă a obligațiilor rezultate din proiectul de management, în măsura în care nu au asigurat resursele financiare și materiale necesare îndeplinirii acestor obligații.

S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.	PROIECT TEHNIC
	MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

Semnalizarea punctelor de lucru

Avand in vedere ca nu exista un caracter de repetabilitate a situatiilor ce trebuie semnalizate in timpul executiei lucrarilor, nu se vor aplica plansele si schemele conform **Anexa IV a Normelor metodologice privind conditiile de inchidere sau instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului**, aprobate de Ministerul de Interne si Ministrul Transporturilor in anul 2002.

Sanatatea si securitatea pentru santierele temporare

Beneficiarul lucrarii sau managerul de proiect se va asigura ca, inainte de deschiderea santierului, sa fie stabilit un plan de securitate si sanatate, conform HG nr. 300/2006.

Se va elabora "Planul de securitate si sanatate " care va cuprinde ansamblul de masuri ce trebuie luate in vederea prevenirii riscurilor care pot aparea in timpul desfasurarii activitatilor pe santier.

- informatii de ordin administrativ care privesc santierul;
- masuri generale de organizare a santierului stabilite de comun acord de catre managerul de proiect si coordonatorul in materie de securitate si sanatate;
- identificarea riscurilor si descrierea lucrarilor care pot prezenta riscuri pentru securitatea si sanatatea lucratorilor;
- masuri specifice de securitate in munca pentru lucrarile care prezinta riscuri; masuri de protectie colectiva si individuala;
- amenajarea si organizarea santierului, inclusiv a obiectelor edilitar - sanitare, modalitati de depozitare a materialelor, amplasarea echipamentelor de munca prevazute de antreprenori si subantreprenori pentru realizarea lucrarilor proprii;
- masuri de coordonare stabilite de coordonatorii in materie de securitate si sanatate si obligatiile ce decurg din acestea;
- obligatii ce decurg din interferenta activitatilor care se desfasoara in perimetrul santierului si in vecinatatea acestuia;
- masuri generale pentru asigurarea mentinerii santierului in ordine si in stare de curatenie;
- indicatii practice privind acordarea primului ajutor, evacuarea persoanelor si masurile de organizare luate in acest sens;
- modalitati de colaborare intre antreprenori, subantreprenori si lucratorii independeti privind securitatea si sanatatea in munca.

Masurile de coordonare stabilite de coordonatorul in materie de securitate si sanatate si obligatiile ce decurg din acestea trebuie sa se refere, in special, la:

- caile sau zonele de deplasare ori de circulatie orizontale si verticale;

S.C TEN CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.	PROIECT TEHNIC
	MODERNIZARE DRUMURI DE INTERES LOCAL COMUNA BARCANESTI, JUDETUL PRAHOVA

- conditiile de manipulare a diverselor materiale, in particular, in ceea ce priveste interferenta instalatiilor de ridicat aflate pe santier sau in vecinatatea acestuia;
- limitarea manipularii manuale a sarcinilor;
- delimitarea si amenajarea zonelor de depozitare a diverselor materiale, in mod deosebit daca se depoziteaza materiale sau substante periculoase;
- conditiile de depozitare, eliminare sau de evacuare a deseurilor si a materialelor rezultate din daramari, demolari si demontari;
- conditiile de ridicare a materialelor periculoase utilizate;
- utilizarea mijloacelor de protectie colectiva si a instalatiei electrice generale;
- masurile care privesc interactiunile de pe santier;

Pe toata durata realizarii lucrarii antreprenorul trebuie sa respecte obligatiile generale ce ii revin in conformitate cu prevederile din legislatia nationala care transpune Directiva 89/391/CEE, in special ceea ce priveste.

- mentinerea santierului in ordine si intr-o stare de curatenie corespunzatoare;
- alegerea amplasamentului posturilor de lucru, tinand seama de conditiile de acces la aceste posturi;
- stabilirea cailor si zonelor de acces sau de circulatie;
- manipularea in conditii de siguranta a diverselor materiale;
- intretinerea, controlul inaintea de punerea in functiune si controlul periodic al echipamentelor de munca utilizate, in scopul eliminarii defectiunilor care ar putea sa afecteze securitatea si sanatatea lucratorilor;
- delimitarea si amenajarea zonelor de depozitare si inmagazinare a diverselor materiale, in special a materialelor sau substantelor periculoase;
- conditiile de deplasare a materiilor si materialelor periculoase utilizate;
- stocarea, eliminarea sau evacuarea deseurilor si a materialelor rezultate din daramari, demolari si demontari;
- adaptarea, in functie de evolutia santierului, a duratei de executie efectiva stabilita pentru diferite tipuri de lucrari sau faze de lucru;
- cooperarea dintre angajatori si lucratorii independenti;
- interactiunile cu orice alt tip de activitate care se realizeaza in cadrul sau in apropierea santierului.

Intocmit,

Ing. R. Cuculici