

“Reabilitare trotuare in satele Vladiceasca si Valea Argovei, comuna Valea Argovei, judetul Calarasi”



**DOCUMENTATIE DE AVIZARE A LUCRARILOR DE
INTERVENTIE**

PROIECT NR. 102/2025

LISTA DE SEMNATURI

Denumire Lucrare:

**“REABILITARE TROTUARE IN SATELE VLADICEASCA SI VALEA ARGOVEI,
COMUNA VALEA ARGOVEI, JUDETUL CALARASI”**

Beneficiar: COMUNA VALEA ARGOVEI

Faza de proiectare: DOCUMENTATIE DE AVIZARE A LUCRARILOR DE
INTERVENTIE

Anul: 2025

Proiect nr. 102/2025

SEF PROIECT: ing. Catalin Negrea

PROIECTANT: ing. Lucian Draghici

DESENAT: ing. Lucian Draghici



	S.C. ERICONS SERVICES S.R.L. Sediul: Soseaua Chitilei nr. 234, Sector 1, Bucuresti	
	CUI: RO 37142713; J40/2588/2017; Tel: 0737.309.487 E-mail: office@ericons.ro catalin.negrea@ericons.ro	 

Denumire Lucrare:

**“REABILITARE TROTUARE IN SATELE VLADICEASCA SI VALEA ARGOVEI,
COMUNA VALEA ARGOVEI, JUDETUL CALARASI”**

Beneficiar: COMUNA VALEA ARGOVEI

**Faza de proiectare: DOCUMENTATIE DE AVIZARE A LUCRARILOR DE
INTERVENTIE**

Anul: 2025

Proiect nr. 102/2025

BORDEROU

A. PIESE SCRISE

1. Lista de semnături
2. Borderou lucrare
3. Memoriu tehnic

B. PIESE DESENATE

1. Plan de incadrare in zona
2. Plan de ansamblu – scara 1:5.000
3. Plan de situatie si profil longitudinal – scara 1:100/1:500
4. Profil transversal tip – scara 1:50
5. Detalii de executie

Intocmit,

ing. Lucian Draghici



A. PIESE SCRISE

1. INFORMATII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTITII

1.1. Denumirea obiectului de investitii

“Reabilitare trotuare in satele Vladiceasca si Valea Argovei, comuna Valea Argovei, judetul Calarasi”

1.2. Ordonator principal de credite / investitor

Comuna Valea Argovei, Judetul Calarasi

1.3. Ordonator de credite (secundar / tertiar)

Nu este cazul.

1.4. Beneficiarul investitiei

Comuna Valea Argovei, Judetul Calarasi

1.5. Elaboratorul documentatiei de avizare a lucrarilor de interventie

S.C. ERICONS SERVICES S.R.L., Soseaua Chitilei, nr.234, Sector 1, Bucuresti.

2. SITUATIA EXISTENTA SI NECESITATEA REALIZARII LUCRARILOR DE INTERVENTIE

2.1. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislatie, acorduri relevante, structuri institutionale si financiare

Se propune realizarea unui trotuar pietonal, in lungul drumului judetean DJ303, incepand de la scoala din satul Valea Argovei si pana la iesirea din comuna, spre satul Vladiceasca. Lucrarile se vor realiza in intravilanul comunei Valea Argovei.

Terenul pe care se va desfasura lucrarea intra in administrarea Consiliului Judetean Calarasi, insa lucrarile vor fi derulate prin intermediul primariei comunei Valea Argovei.

Lucrarile ce vor fi proiectate se incadreaza in prevederile „Strategiei de Dezvoltare Durabila a Judetului Calarasi”.

2.2. Analiza situatiei existente si identificarea necesitatilor si a deficientelor

In momentul actual, pe zona studiata exista un trotuar vechi, realizat din placi de beton, care se afla in stare avansata de degradare. Pe anumite zone, trotuarul existent lipseste in totalitate iar acolo unde mai exista, placile sunt sparte, zona este inierbata sau innoroita.

Avand in vedere aceste deficiente si pentru a asigura accesul pietonilor in siguranta catre principalele obiective socio-economice ale comunei (scoala, primarie, etc.), s-a propus realizarea unui trotuar nou, din beton.

Trotuarul existent nu mai corespunde exigentelor necesare unei circulatii pietonale civilizate din cauza starii actuale a suprafetei de rulare.

Trotuarul nou va avea latimea de 1.00 m, lungimea de 970 m, impartita pe 6 tronsoane si se va realiza dupa santurile de beton existente, cat mai aproape de limita de proprietate.

2.3. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investitiei publice

Obiectivele principale ale investitiiei sunt:

- imbunătățirea condițiilor de circulație pietonală, prin modernizarea trotuarului;
- asigurarea unor conditii de deplasare in siguranta a pietonilor;
- stimularea dezvoltării economiei și a competitivității;
- compatibilitatea cu mediul înconjurător;
- sistemul rutier adoptat sa poata fi usor refacut in cazul lucrarilor ulterioare la retelele edilitare existente;

3. DESCRIEREA CONSTRUCTIEI EXISTENTE

3.1. Particularitati ale amplasamentului

a) Descrierea amplasamentului (localizare – intravilan /extravilan, suprafata terenului, dimensiuni in plan)

Lucrarile propuse a fi executate se afla in satele Valea Argovei si Vladiceasca, in comuna Valea Argovei, judetul Calarasi si sunt amplasate in lungul drumului judetean DJ303.

Prin prezentul proiect este propusa realizarea unui trotuar, cu latimea de 1.00 m si lungime de 970 ml, realizat in lungul drumului judetean, cat mai aproape de limitele de proprietate, care sa asigure accesul pietonilor de la scoala din satul Valea Argovei si pana la iesirea din comuna, spre satul Vladiceasca.

Terenul pe care sunt propuse a fi desfasurate lucrarile de executie este amplasat pe raza comunei Valea Argovei, insa din punct de vedere administrativ acesta apartine Consiliului Judetean Calarasi, avand in vedere categoria de folosinta a acestuia (traseu drum judetean DJ303).

Valea Argovei (în trecut, Obileștii Noi, I.I.C. Brătianu și I.C. Frimu) este o comună în județul Călărași, Muntenia, România, formată din satele Lunca, Ostrovu, Siliștea, Valea Argovei (reședința) și Vlădiceasca.

Comuna se află în centrul județului, pe malul stâng al râului Mostiștea și pe malurile afluentului acestuia, Argova. Este traversată de șoseaua județeană DJ303, care duce spre nord-vest la Gurbănești, Sărulești și Tămădău Mare (unde se termină în DN3), și spre sud la

Frâsinet și Mânăstirea (unde se termină în DN31). Din acest drum, la Valea Argovei se ramifică șoseaua județeană DJ201B care duce spre nord la Lehliu Gară (unde se intersectează cu DN3 și DN3A) și mai departe în județul Ialomița la Sălcioara și Ciochina.

Conform recensământului efectuat în 2021, populația comunei Valea Argovei se ridică la 2.314 locuitori, în scădere față de recensământul anterior din 2011, când fuseseră înregistrați 2.637 de locuitori. Majoritatea locuitorilor sunt români (92,83%), cu o minoritate de romi (1,04%), iar pentru 6,14% nu se cunoaște apartenența etnică. Din punct de vedere confesional, majoritatea locuitorilor sunt ortodocși (93,39%), iar pentru 6,35% nu se cunoaște apartenența confesională.

Lungimea totală a lucrărilor ce fac obiectul prezentului proiect este de 970 m.

Suprafața terenului afectat de lucrările de modernizare este de aproximativ 1,020 mp.

Durata propusă pentru realizarea lucrărilor este de 4 luni (3 luni execuție și 1 luna proiectare).



b) Relatiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau cai de acces posibile

Lucrările sunt propuse a fi realizate în lungul drumului județean DJ303, începând cu km 27+968 și sfârșindu-se la km 28+965. Accesul către lucrare se va realiza din drumul județean DJ303.

c) Datele seismice si climatice

Din punct de vedere seismic Comuna Valea Argovei face parte din zona seismică de gradul 81(1 - perioada de revenire $T = 50$ ani) pe scara MSK., conform STAS nr.111/1-1993, iar conform normativului P 100/2013 se încadrează în zona "C", având coeficientul de accelerație $a_g = 0,25g$ și perioada de colt $T_s = 1,0$ sec.

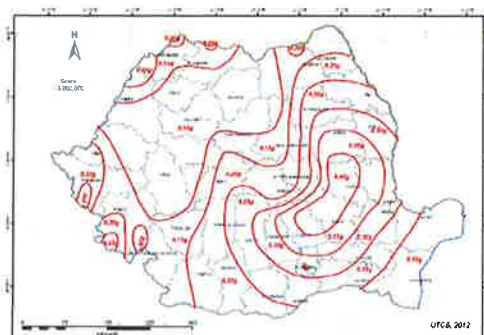


Figura 1 - Zonarea teritoriului Romaniei în termeni de valori de vârf ale accelerației terenului pentru proiectare a_g pentru cutremure având intervalul mediu de recurență IMR = 100 ani.



Figura 2 - Zonarea teritoriului Romaniei în termeni de perioada de control (colț), T_C a spectrului de răspuns.

Clima este temperat continentală cu regim omogen, ca urmare a uniformității reliefului de câmpie, caracterizat prin veri foarte calde și ierni relativ reci. În extremitatea sudică a județului se individualizează topoclimatul specific al Luncii Dunării, cu veri mai calde și ierni mai blânde decât în restul câmpiei. În anul 2016, temperatura medie anuală a fost de 12,70 C, maxima anuală de 37,70 C (în data de 1 august 2016), iar minima anuală de -19,10 C (în data de 25 ianuarie 2016). Temperatura maximă absolută înregistrată până în prezent pe teritoriul județului a fost de 44 C la Valea Argovei (10 august 1957), iar minima absolută a fost înregistrată la Călărași, pe 9 ianuarie 1938 (-30 C).

Rețeaua hidrografică se compune din două bazine hidrografice, al Dunării și al Argeșului și dintr-un subbazin, cel al Mostiștei. Fluviul Dunărea, care delimitează teritoriul județului în sud și sud-est de la km 300 (Cernavodă) la km 450 (Gostinu), se desparte în două brațe - Borcea pe stânga și Dunărea Veche pe dreapta - care închid între ele Balta Ialomiței. Râul Argeș traversează zona de sud-vest a județului, pe o lungime de 37 km, vărsându-se în Dunăre la vest de municipiul Oltenița, după confluența cu Dâmbovița, în dreptul orașului Budești. Alte râuri, cu izvoare de câmpie, ce străduiesc teritoriul județului sunt: Valea Berza, Furciturii, Cucuveanu, Vânăta, Argova, Călnău, Colceag, Milotina, Rasa, Jegălia, Belciugatele, râuri cu luciu de apă permanent, care au amenajate pe ele mici acumulări piscicole. În afara acestora, există și câteva mari acumulări de apă, destinate atenuării

viiturilor, irigațiilor și pisciculturii , cu un volum permanent de apă de circa 580 milioane mc. Acestea sunt: Iezer-Mostiștea, Frăsinet, Gălățui, Gurbănești, Fundulea și Măriuța.

d) Studii de teren

Diversitatea topografiei din zona Comunei Valea Argovei, nu este foarte mare si se datoreaza faptului ca terenul este constituit intr-o zona de campie (campia Romana), zona studiata propriu-zis desfășurandu-se între 30 m si 47 m altitudine.

I. Studiul geotehnic

Studiul geotehnic se anexeaza prezentei documentatii.

II. Studiul topografic

Studiul topografic s-a realizat in sistemul de coordonate STEREO 70 si s-a executat cu stația totala. Prin realizarea studiului topografic s-au cules toate detaliile privind cotele și pozițiile necesare pentru alcătuirea planului de situație.

e) Situatia utilitatilor tehnico-edilitare existente

In prezent pe drumul judetean DJ303, pe care se propune realizarea de trotuare, exista urmatoarele retele edilitare:

- iluminat public – retea supraterana
- retea alimentare cu curent electric– retea supraterana
- retea telefonie – retea supraterana
- retea canalizare si alimentare cu apa – retele subterane

In cazul in care exista si alte retele edilitare subterane si sunt amplasate la adancimile stabilite prin normativele in vigoare, prin solutia adoptata in prezenta documentatie de catre proiectant, retele edilitare subterane existente in perimetrul proiectului nu vor fi afectate.

Deoarece cele mai multe degradari ale sistemelor rutier au loc in zonele in care se executa lucrari edilitare sau interventii asupra acestora, proiectantul recomanda ca toate lucrarile propuse privind modernizarea sistemului rutier al carosabilului sa se execute dupa realizarea eventualelor lucrari la retelele edilitare.

f) Analiza vulnerabilitatilor cauzate de factori de risc, antropici, si naturali, inclusiv de schimbari climatice ce pot afecta investitia

Nu este cazul.

g) Informatii privind posibile interferente cu monumentele istorice/de arhitectura sau situri arheologice pe amplasamentul sau in zona imediat anvecinata; existenta conditiilor specifice in cazul existentei unor zone protejate

Nu este cazul.

3.2. Regimul juridic

a) **Natura proprietatii sau titlul asupra constructiei existente, inclusiv servituti, drept de preemptiune**

Terenul pe care se propune lucrarea se afla pe raza comunei Valea Argovei, insa avand in vedere ca lucrarile se vor desfasura in lungul drumului judetean DJ303, acesta intra sub administrarea Consiliului Judetean Calarasi si face parte din domeniul public al acestuia.

Lucrarile propuse se vor derula prin intermediul primariei comunei Valea Argovei si sunt amplasate in intravilanul acesteia.

b) **Destinatia constructiei existente**

Obiectivul proiectului este reprezentat de modernizarea trotuarului care face legatura cu scoala din satul Valea Argovei.

c) **Includerea constructiei existente in listele monumentelor istorice, situri arheologice, arii naturale protejate, precum si zonele de protectie ale acestora si in zone construite pretejate, dupa caz**

Nu este cazul.

d) **Informatii/obligatii/constrangeri extrase din documentatiile de urbanism, dupa caz**

Nu este cazul.

3.3. Caracteristici tehnice si parametri specifici

a) **Categoria si clasa de importanta**

Categoria de importanta a lucrarii in conformitate cu HG 766/1997 (Anexa 3) este "C" lucrari de importanta normala.

Conform prevederilor STAS 10100/0-75 "Principii generale de verificare a sigurantei constructiilor", lucrarile acestei documentatii se incadreaza in clasa de importanta III - constructii de importanta normala a constructiilor" din "Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanta a constructiilor" aprobat cu Ordinul MLPAT nr. 31/N din 2 oct. 1995.

b) **Cod in lista monumentelor istorice**

Nu este cazul.

c) **An/ani/perioada de constructie pentru fiecare corp de constructie**

Lucrarile se vor realiza in 4 luni (3 luni executie si 1 luna proiectare).

d) **Suprafata construita**

Suprafata construita – apoximativ 1,020 m²

e) **Suprafata construita desfasurata**

Suprafata desfasurata – apoximativ 1,020 m²

f) **Valoarea de inventar a constructiei**

Nu este cazul.

g) **Alti parametri, in functie de specificul si natura constructiei existente**

Nu este cazul.

3.4. Analiza starii constructiei, pe baza concluziilor expertizei tehnice si/sau ale auditului energetic

Conform expertizei tehnice efectuate, avand in vedere starea de degradare a trotuarului existent, care in prezent este profund afectata de actiunea factorilor climatici si de trafic pietonal, rezulta ca necesara modernizarea acestuia pentru a permite o circulatie in siguranta si confort.

3.5. Starea tehnica, inclusiv sistemul structural si analiza diagnostic, din punctul de vedere al asigurarii cerintelor fundamentale aplicabile, potrivit legii

Pentru tronsonul de drum judetean ce face obiectul prezentei documentatii, conform expertizei tehnice efectuate, calificativul starii de degradare a trotuarelor este – **RAU**.

bun	<10%
mediu	10-30%
rau	>30%

Astfel pentru trotuarul ce face obiectul prezentei documentatii, conform expertizei tehnice efectuate, calificativul starii de degradare este – **RAU**.

3.6. Actul doveditor al fortei majore

Nu este cazul.

4. CONCLUZIILE EXPERTIZEI TEHNICE SI, DUPA CAZ, ALE AUDITULUI ENERGETIC, CONCLUZIILE STUDIULUI DE DIAGNOSTICARE

a) **Clasa de risc seismic**

Nu este cazul.

b) **Solutii de interventie**

In cadrul expertizei tehnice efectuate s-au prevazut doua solutii (scenarii) dupa cum urmeaza:

Scenariul 1

In cadrul acestui scenariu solutia de modernizare a trotuarului este:

- 10 cm beton de clasa C30/37;
- 20 cm fundatie din balast conform SR EN 13242+A1;

Scenariul 2

In cadrul acestui scenariu solutia de modernizare a trotuarului este:

- 4 cm strat de asfalt de uzura BA8;
- 10 cm fundatie din beton de ciment de clasa C12/15;
- 10 cm fundatie din balast;
- Incadrare cu borduri mici 10x15 prefabricate din beton-pe ambele parti.

Trotuarul se va realiza din dreptul scolii din satul Valea Argovei (pana in dreptul scolii, spre celalalt sens, a fost deja realizat un trotuar, astfel ca noul trotuar proiectat va asigura continuitate pana la iesirea din comuna) si pana la iesirea din comuna, spre satul Vladiceasca.

Trotuarul se va realiza in lungul drumului judetean DJ303, dincolo de santurile de beton existente, cat mai aproape de limitele de proprietate.

Astfel, de la km 27+968 – 28+212, tronsonul 1 si 2 al trotuarului proiectat se va realiza pe partea dreapta a drumului judetean DJ303, urmand ca la km 28+212, trotuarul sa traverseze pe partea stanga a drumului judetean (tronson 3, 4, 5,6), pana la iesirea din comuna, respectiv km 28+965 pe DJ303.

Aceasta trecere a fost realizata pentru a ocoli anumite deficiente identificate in teren, evitand astfel lucrari costisitoare de umpluturi, sapaturi si consolidari.

Traversarile se vor realiza conform profilelor atasate, se vor realiza treceri de pietoni pe DJ303, alaturi de semnalizarea corespunzatoare a acestora.

In dreptul traversarii de la km 28+212, pentru a asigura accesul peste santurile de beton existente, in interiorul acestora se vor monta tuburi corugate de beton, cu diametrul de 300 mm, peste care se va turna un strat de beton (atat peste tub cat si in jurul lui). Aceste treceri se vor realiza cu latimea de 1.00 m (latimea trotuarului). Trecerile se vor realiza doar pana la marginea santului de beton si nu se va interveni asupra acostamentului drumului judetean in niciun fel.

Trotuarele vor fi realizate din beton de clasa C30/37 cu grosimea de 10 cm, vor fi asezate pe o fundatie din balast de 20 cm grosime si vor avea latimea de 1.00 m. Avand in vedere ca trotuarul va fi realizat doar din beton, fara sa fie incadrat de borduri, se vor folosi cofraje pentru turnarea acestuia. Niveleta proiectata a trotuarelor se propune a se realiza la aproximativ 5 cm deasupra terenului natural.

Trotuarele se vor realiza cu panta de 1.5% catre santurile existente.

In dreptul acceselor la proprietati care sunt betonate, se propune ca trotuarele sa fie intrerupte in dreptul accesului. In cazul acceselor la proprietati care sunt betonate, cota trotuarului se va aduce la cota accesului.

In cazul acceselor la proprietati nemodernizate, care sunt din pamant, trotuarul se va realiza si in dreptul accesului dar se va cobora la nivelul terenului natural din dreptul accesului, pentru a facilita accesul auto in curti.

Se mentioneaza ca prezentul proiect consta doar in amenajarea trotuarelor. Nu se va interveni asupra partii carosabile, acceselor la proprietati sau santurilor.

Orice teren asupra caruia se va interveni pe parcursul executiei, va fi readus la starea initiala de catre constructor.

c) **Solutiile tehnice si masurile propuse de catre expertul tehnic si, dupa caz auditorul energetic spre a fi dezvoltate in cadrul documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii**

Din punct de vedere tehnic si economic se recomanda Solutia 1. Aceasta solutie se preteaza materialelor din zona si solutiilor tehnice aplicate in ultima perioada pe lucrari similare. Totodata solutia are o viteza mai mare de executie iar din experienta ultimilor contracte similare este mai economica din punct de vedere financiar. Avantajul solutiei propuse este ca structura prezinta solicitari reduse la nivelul fundatiei, fapt ce conduce la o asigurare sporita la tasarile inegale ale structurii.

Solutia tehnica propusa prin expertiza tehnica este aceea de a indeparta trotuarul existent din placi din beton si realizarea unei structuri noi cu urmatoarea alcatuire:

- 10 cm beton de clasa C30/37;
- 20 cm fundatie din balast conform SR EN 13242+A1;

Se va evita blocarea accesului la proprietati.

d) **Recomandarea interventiilor necesare pentru asigurarea functionarii conform cerintelor si conform exigentelor de calitate**

Se vor respecta prevederile expertizei tehnice.

5. IDENTIFICAREA SCENARIILOR/OPTIUNILOR TEHNICO – ECONOMICE (MINIMUM DOUA) SI ANALIZA DETALIATA A ACESTORA

5.1. Solutia tehnica, din punctul de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, functional – arhitectural si economic

a) Descrierea principalelor lucrari de interventie

Se propune realizarea unui trotuar pietonal, in lungul drumului judetean DJ303, incepand de la scoala din satul Valea Argovei si pana la iesirea din comuna, spre satul Vladiceasca. Lucrarile se vor realiza in intravilanul comunei Valea Argovei.

Terenul pe care se va desfasura lucrarea intra in administrarea Consiliului Judetean Calarasi, insa lucrarile vor fi derulate prin intermediul primariei comunei Valea Argovei.

In momentul actual, pe zona studiata exista un trotuar vechi, realizat din placi de beton, care se afla in stare avansata de degradare. Pe anumite zone, trotuarul existent lipseste in totalitate iar acolo unde mai exista, placile sunt sparte, zona este inierbata sau innoroita.

Avand in vedere aceste deficiente si pentru a asigura accesul pietonilor in siguranta catre principalele obiective socio-economice ale comunei (scoala, primarie, magazine, etc.), s-a propus realizarea unui trotuar nou, din beton.

Caracteristicile geometrice ale trotuarului dupa realizarea lucrarilor de modernizare vor fi:

Nr. Crt.	Denumire	Longime tronson [m]	Latime trotuar [m]	Pozitie in plan pe DJ303 [m]	Pozitie km pe DJ303
1	Tronson 1	136	1.00	Dreapta	Inceput proiect Km 27+968
2	Tronson 2	110	1.00	Dreapta	Traversare trotuar Km 28+212
3	Tronson 3	267	1.00	Stanga	
4	Tronson 4	76	1.00	Stanga	
5	Tronson 5	188	1.00	Stanga	
6	Tronson 6	193	1.00	Stanga	Sfarsit proiect 28+965
	TOTAL	970	-		

Din punct de vedere al traseului in plan s-a urmarit ca traseul proiectat sa se suprapuna cat mai mult peste traseul existent, incadrandu-se intre limitele de proprietate si stalpii de electricitate. Astfel, trotuarul se va realiza cat mai aproape de limita de proprietate (se vor pastra minim 20 cm pana in limita).

În profil longitudinal, linia rosie proiectata va urmări linia terenului existent si se va situa cu aproximativ 5 cm peste aceasta, pentru a evita baltirea apei pe trotuar.

Cele doua scenarii propuse in cadrul prezentei documentatii sunt diferite doar din punct de vedere al alcatuirii structurii, dupa cum urmeaza:

Scenariul 1

In cadrul acestui scenariu solutia de modernizare a trotuarului este:

- 10 cm beton de clasa C30/37;
- 20 cm fundatie din balast conform SR EN 13242+A1;

Scenariul 2

In cadrul acestui scenariu solutia de modernizare a trotuarului este este:

- 4 cm strat de asfalt de uzura BA8;
- 10 cm fundatie din beton de ciment de clasa C12/15;
- 10 cm fundatie din balast;
- Incadrare cu borduri mici 10x15 prefabricate din beton-pe ambele parti.

Trotuarul se va realiza din dreptul scolii din satul Valea Argovei (pana in dreptul scolii, spre celalalt sens, a fost deja realizat un trotuar, astfel ca noul trotuar proiectat va asigura continuitate pana la iesirea din comuna) si pana la iesirea din comuna, spre satul Vladiceasca.

Trotuarul se va realiza in lungul drumului judetean DJ303, dincolo de santurile de beton existente, cat mai aproape de limitele de proprietate.

Astfel, de la km 27+968 – 28+212, tronsonul 1 si 2 al trotuarului proiectat se va realiza pe partea dreapta a drumului judetean DJ303, urmand ca la km 28+212, trotuarul sa traverseze pe partea stanga a drumului judetean (tronson 3, 4, 5,6), pana la iesirea din comuna, respectiv km 28+965 pe DJ303.

Aceasta trecere a fost realizata pentru a ocoli anumite deficiente identificate in teren, evitand astfel lucrari costisitoare de umpluturi, sapaturi si consolidari.

Traversarile se vor realiza conform profilelor atasate, se vor realiza treceri de pietoni pe DJ303, alaturi de semnalizarea corespunzatoare a acestora.

In dreptul traversarii de la km 28+212, pentru a asigura accesul peste santurile de beton existente, in interiorul acestora se vor monta tuburi corugate de beton, cu diametrul de 300 mm, peste care se va turna un strat de beton (atat peste tub cat si in jurul lui). Aceste treceri se vor realiza cu latimea de 1.00 m (latimea trotuarului). Trecerile se vor realiza doar pana la marginea santului de beton si nu se va interveni asupra acostamentului drumului judetean in niciun fel.

Aceasta trecere se va realiza si la sfarsitul tronsonului 4, pe o lungime de aproximativ 2.50 m, datorita existentei unui stalp de electricitate care nu poate fi ocolit. Astfel, trotuarul se va amenaja peste sant in aceasta zona.

Trotuarele vor fi realizate din beton de clasa C30/37 cu grosimea de 10 cm, vor fi asezate pe o fundatie din balast de 20 cm grosime si vor avea latimea de 1.00 m. Avand in vedere ca trotuarul va fi realizat doar din beton, fara sa fie incadrat de borduri, se vor folosi cofraje pentru turnarea acestuia. Niveleta proiectata a trotuarelor se propune a se realiza la aproximativ 5 cm deasupra terenului natural.

Trotuarele se vor realiza cu panta de 1.5% catre santurile existente.

Se mentioneaza ca prezentul proiect consta doar in amenajarea trotuarelor. Nu se va interveni asupra partii carosabile, acceselor la proprietati sau santurilor.

La traversarea de la inceputul tronsonului 3, avand in vedere terenul natural, trotuarul se va realiza in trepte (conform detaliilor), de la marginea santului de beton (marginea dinspre proprietati) si pana la traseul efectiv al trotuarului. Treptele nu se vor realiza si peste sant. Aceasi solutie se va adopta si la inceputul tronsonului 4.

Orice teren asupra caruia se va interveni pe parcursul executiei, va fi readus la starea initiala de catre constructor.

Accese la proprietati

In dreptul acceselor la proprietati care sunt betonate, se propune ca trotuarele sa fie intrerupte in dreptul accesului. In cazul acceselor la proprietati care sunt betonate, cota trotuarului se va aduce la cota accesului.

In cazul acceselor la proprietati nemodernizate, care sunt din pamant, trotuarul se va realiza si in dreptul accesului dar se va cobora la nivelul terenului natural din dreptul accesului, pentru a facilita accesul auto in curti.

Scurgerea apelor

Apele se vor scurge de pe trotuar prin panta unica de 1.5%, catre santurile de beton existente.

La traversarile peste santuri de la km 28+212, se va monta in interiorul santului un tub corugat cu diametrul de 300 mm si latimea de 1.00 m, care va fi acoperit cu beton, pentru a asigura continuitatea trotuarului peste santuri.

Lucrari edilitare

In cazul in care pe traseu vor fi intalnite capace de camine de apa/canalizare, care nu pot fi ocolite (fara devieri bruste ale traseului), trotuarul va fi adus la cota capacului si se va betona de jur imprejur (capacul va ramane aparent). In cazul acestei solutii, capacele de plastic vor fi inlocuite cu capace metalice pietonale.

Marcaje și semnalizare

În vederea realizării unui trafic fluent și în siguranță, se vor realiza lucrări de semnalizare verticală și orizontală.

Lucrările de semnalizare verticală se vor face conform SR 1848-1 și constau în montarea de indicatoare după cum urmează:

- indicatoare de prioritate;
- indicatoare de interzicere sau restricție;
- indicatoare de obligare;
- indicatoare de informare.

Stâlpul de susținere pentru indicatoarele rutiere, indiferent de înălțimea sa va fi prevăzut a se executa dintr-o bucată. Fundațiile care se execută pentru prinderea sistemelor de susținere a semnalizării verticale vor fi executate la nivelul părții carosabile. Se va lua în considerare profilul transversal al drumului atunci când se propun sistemele de susținere a semnalizării verticale – respectiv stâlpi, în vederea asigurării vizibilității și percepției sporite a utilizatorului drumului.

Lucrările de semnalizare orizontală se vor face conform SR 1848-7/2015 și constau în efectuarea marcajelor longitudinale și transversale după cum urmează:

- marcaj longitudinal
- marcaj axial;
- marcaje de traversare pentru pietoni.
 - marcaje transversale
- de oprire;
- de interzicere;
- săgeți direcționale;

Pentru a asigura continuitatea trotuarului la traversările de pe o parte, pe cealaltă parte a drumului, se vor realiza treceri de pietoni, atât pe drumul județean DJ303, cât și pe drumurile laterale intersectate. Se va realiza marcajul pentru trecerile de pietoni și se vor monta indicatoarele specifice.

Pe DJ303 se vor realiza două treceri de pietoni și se vor adapta marcajele longitudinale axiale în dreptul acestora, cu 20 m înainte și după trecere. Marcajul se va realiza din linie simplă continuă cu excepția traversării de la km 28+212, unde în dreptul intersecției cu strada laterală existentă pe partea stângă, marcajul se va realiza din linie întreruptă pentru a asigura accesul către această stradă.

Semnalizare rutieră pe timpul execuției

Semnalizarea punctului de lucru la lucrările de execuție a drumului propus, precum și asigurarea siguranței circulației pe timpul execuției lucrărilor se vor face în conformitate cu „Normele metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru

protejarea drumului” – emise de Ministerul de Interne și Ministerul Transporturilor în octombrie 2000 și constau din măsuri privind siguranța și controlul circulației rutiere prin dirijarea temporară a traficului.

Semnalizarea rutieră temporară trebuie să informeze participanții la trafic asupra situației exacte pe care o vor întâlni (localizarea și amplitudinea lucrărilor, condițiile de circulație în zonă lucrărilor) și trebuie aplicată de o asemenea manieră încât să fie credibilă. Este necesar ca situația în zona lucrărilor să fie efectiv cea la care se așteaptă participantul la trafic, în urma percepției mesajului presemnalizării și semnalizării temporare.

Aspectele care trebuie îndeplinite în acest scop sunt următoarele:

- semnalizarea să respecte prevederile legislației și prescripțiile tehnice în vigoare;
- semnificația indicatoarelor să corespundă într-adevar necesităților impuse de lucrare;
- semnalizarea să urmărească în timp și în spațiu desfășurarea lucrărilor;
- semnalizarea temporară să nu restricționeze circulația mai mult decât strictul necesar;
- semnalizarea temporară să fie demontată la terminarea lucrărilor;
- semnalizarea curentă să fie restabilită și completată în conformitate cu noile condiții apărute în urma execuției lucrării respective.

b) Descrierea, după caz, și a altor categorii de lucrări incluse în soluția tehnică de intervenție propusă

Nu este cazul.

c) Analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice ce pot afecta investiția

Nu este cazul.

d) Informații privind posibile interferențe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasamente sau în zona imediat învecinată

Nu este cazul.

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

Nr. Crt.	Denumire	Lungime tronson [m]	Lățime trotuar [m]	Poziție în plan pe DJ303 [m]	Poziții km pe DJ303
1	Tronson 1	136	1.00	Dreapta	Inceput proiect Km 27+968
2	Tronson 2	110	1.00	Dreapta	Traversare

3	Tronson 3	267	1.00	Stanga	trotuar Km 28+212
4	Tronson 4	76	1.00	Stanga	
5	Tronson 5	188	1.00	Stanga	
6	Tronson 6	193	1.00	Stanga	Sfarsit proiect 28+965
	TOTAL	970			

5.2. Necesarul de utilitati rezultate, inclusiv estimari privind depasirea consumurilor initiale de utilitati si modul de asigurare a consumurilor suplimentare

Nu este cazul.

5.3. Durata de realizare si etapele principale corelate cu datele prevazute in graficul orientativ de realizare a investitiei, detaliat pe etape principale

Lucrarile vor fi realizate intr-un termen de 4 de luni, dintre care 1 luna proiectare.

5.4. Costurile estimative ale investitiei

Prezenta documentatie a fost întocmita în conformitate cu H.G. nr. 907/2016, privind aprobarea continutului – cadru al documentatiei tehnico – economice aferente investitiilor publice, precum si a Structurii si Metodologiei de elaborare a Devizului General.

a) Costurile estimate pentru realizarea investitiei, cu luarea in considerare a costurilor unor investitii similare

DEVIZUL GENERAL

conform H.G. 907/29.11.2016, privind cheltuielile necesare realizarii obiectivului:

“Reabilitare trotuare in satele Vladiceasca si Valea Argovei, comuna Valea Argovei, judetul Calarasi”

Faza de proiectare: DOCUMENTATIE DE AVIZARE A LUCRARILOR DE INTERVENTIE

Nr. crt.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (inclusiv TVA)
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
CAPITOLUL 1				
CHELTUIELI PENTRU OBTINEREA SI AMENAJAREA TERENULUI				
1.1	Obtinerea terenului	0.00	0.00	0.00
1.2	Amenajarea terenului	0.00	0.00	0.00
1.3	Amenajari pentru protectia mediului si aducerea terenului la starea initiala	0.00	0.00	0.00
1.4	Cheltuieli pentru relocare/protectia utilitatilor	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 1		0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL 2				
CHELTUIELI PENTRU ASIGURAREA UTILITATILOR NECESARE OBIECTIVULUI				
2.1	Constructii	0.00	0.00	0.00
2.2	Utilaje, echipamente	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 2		0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL 3				
CHELTUIELI PENTRU PROIECTARE SI ASISTENTA TEHNICA				
3.1.	Studii	7,500.00	1,575.00	9,075.00
3.1.1.	Studii de teren	7,500.00	1,575.00	9,075.00
3.1.2.	Raport privind impactul asupra mediului	0.00	0.00	0.00
3.1.3.	Alte studii specifice	0.00	0.00	0.00
3.2.	Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize, acorduri si autorizatii	5,800.00	1,218.00	7,018.00
3.3.	Expertiza tehnica	2,000.00	420.00	2,420.00

3.4.	Certificarea performantei energetice si audit energetic al cladirilor	0.00	0.00	0.00
3.5.	Proiectare	18,000.00	3,780.00	21,780.00
3.5.1	Tema de proiectare	0.00	0.00	0.00
3.5.2	Studiu de prefezabilitate	0.00	0.00	0.00
3.5.3	Studiu de fezabilitate / documentatie de avizare a lucrarilor de interventii si deviz general	5,000.00	1,050.00	6,050.00
3.5.4	Documentatiile tehnice necesare in vederea obtinerii avizelor / acordurilor / autorizatiilor	1,000.00	210.00	1,210.00
3.5.5	Verificarea tehnica de calitate a proiectului tehnic si a detaliilor de executie	1,000.00	210.00	1,210.00
3.5.6	Proiect tehnic si Detalii de executie	11,000.00	2,310.00	13,310.00
3.6.	Organizarea procedurilor de achizitie	0.00	0.00	0.00
3.7.	Consultanta	0.00	0.00	0.00
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investitii	0.00	0.00	0.00
3.7.2	Auditul financiar	0.00	0.00	0.00
3.8.	Asistenta tehnica	3,500.00	735.00	4,235.00
3.8.1	Asistenta tehnica din partea proiectantului	500.00	105.00	605.00
3.8.2	Dirigentie de santier	3,000.00	630.00	3,630.00
TOTAL CAPITOL 3		36,800.00	7,728.00	44,528.00
CAPITOLUL 4				
CHELTUIELI PENTRU INVESTITIA DE BAZA				
4.1.	Constructii si instalatii	136,547.50	28,674.98	165,222.48
4.1.1.	"Reabilitare trotuare in satele Vladiceasca si Valea Argovei, comuna Valea Argovei, judetul Calarasi"	136,547.50	28,674.98	165,222.48
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0.00	0.00	0.00
4.3.	Utilaje, echipamante tehnologice si functionale care necesita montaj	0.00	0.00	0.00
4.4.	Utilaje, echipamante tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5.	Dotari	0.00	0.00	0.00
4.6.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 4		136,547.50	28,674.98	165,222.48
CAPITOLUL 5				
ALTE CHELTUIELI				
5.1.	Organizare de santier	682.73	143.38	826.11

5.1.1	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier (0.5% din cap. 4.1 + 4.2 + 1.2 + 1.3) x 90%	614.46	129.04	743.50
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii santierului (0.5% din cap. 4.1 + 4.2 + 1.2 + 1.3) x 10%	68.27	14.34	82.61
5.2.	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	1,508.17	0.00	1,508.17
5.2.1.	Comisioanele si dobanzile aferente creditului bancii finantatoare	0.00	0.00	0.00
5.2.2.	Cota aferenta ISC pentru controlul calitatii lucrarilor de constructii	685.81	0.00	685.81
5.2.3	Cota aferenta ISC pentru controlul statutului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea lucrarilor de constructii	136.55	0.00	136.55
5.2.4	Cota aferenta Casei Sociale a Constructorilor - CSC (0.5% din valoarea de C+M)	685.81	0.00	685.81
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme si autorizatia de construire / desfiintare	0.00	0.00	0.00
5.3.	Cheltuieli diverse si neprevazute: 5% din [Cap1.2 + Cap1.3 + Cap.2 + Cap.3 + Cap.4]	0.00	0.00	0.00
5.4.	Cheltuieli pentru informare si publicitate	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 5		2,190.90	143.38	2,334.28
CAPITOLUL 6				
CHELTUIELI PENTRU PROBE TEHNOLOGICE SI TESTE				
6.1	Pregatirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00
6.2	Probe tehnologice si teste	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 6		0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL 7				
Cheltuieli aferente marjei de buget				
7.1	Cheltuieli aferente marjei de buget 25% din (1+2+3+4+5.1.1)	43,490.49	9,133.00	52,623.49
TOTAL CAPITOL 7		43,490.49	9,133.00	52,623.49
TOTAL GENERAL		219,028.89	45,679.36	264,708.25
din care: C+M (Cap.1.2 + Cap.1.3 + Cap.1.4 + Cap.2 + Cap.4.1 + Cap.4.2 + Cap.5.1.1)		137,161.96	28,804.02	165,965.98

Beneficiar/Investitor Primaria Valea Argovei

Intocmit, S.C. ERICONS SERVICES S.R.L.



b) Costurile estimative de operare pe durata normala de viata / amortizare a investitiei

Costurile de operare sunt costuri aditionale generate de utilizarea investitiei, dupa finalizarea investitiei. In cazul prezentat aceste costuri de operare constau in intretinerea trotuarului proiectat.

5.5. Sustenabilitatea realizarii investitiei

a) Impactul social si cultural

Prin modernizarea trotuarului se vor imbunatati conditiile de transport pietonal in zona, acesta facand accesul riveranilor catre principalele obiective socio-economice ale comunei (scoala, primarie, etc.)

b) Estimari privind forta de munca ocupata prin realizarea investitiei: in faza de realizare, in faza de operare

Avand in vedere ca obiectivul proiectat este componenta a retelei de transport a Comunei Valea Argovei, acesta nu va inregistra forta de munca angajata permanent in faza de realizare si in faza de operare.

c) Impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversitatii si a siturilor protejate

Se apreciază că, prin realizarea proiectului se produce o ameliorare a fluenței traficului cu repercusiuni favorabile asupra emisiilor poluante provenite de la autovehicule, acestea reducându-se cu cca. 10 – 15 %.

Modernizarea trotuarului si realizarea unei suprafete de rulare corespunzătoare produce, prin excelență, o reducere a poluării sonore.

Trebuie menționat că în ansamblu, prin realizarea lucrărilor proiectate, impactul circulației rutiere asupra mediului se modifică în sens benefic.

Refacerea semnalizării la nivelul normelor actuale, sunt masuri care conduc nemijlocit la reducerea numărului de accidente si, implicit, la reducerea poluării accidentale.

Impactul asupra biodiversitatii si a siturilor protejate – nu este cazul

5.6. Analiza financiara si economica aferenta realizarii lucrarilor de interventie

a) Prezentarea cadrului de analiza, inclusiv specificarea perioadei de referinta si prezentarea scenariului de referinta

Analiza cost beneficiu este principalul instrument de estimare și evaluare economică a proiectelor. Această analiză are drept scop să stabilească:

- măsura în care proiectul contribuie la politica de dezvoltare a sectorului de transporturi în România și în mod special la atingerea obiectivelor programului în cadrul căreia se solicită finanțare – nu este cazul
- măsura în care proiectul contribuie la bunăstarea economică a regiunii, evaluată prin calculul indicatorilor de rentabilitate socio-economică ai proiectului.

Analizele cost-beneficiu financiare și economice vor avea ca date de intrare rezultatele evaluărilor tehnice și ale evaluărilor tehnice privind costurile de investiții ale proiectului și se vor fundamenta pe reglementările tehnice în vigoare în România.

Analiza cost-beneficiu se va baza pe principiul comparației costurilor alternativelor de construire de trotuare propuse în situația actuală. Modelul teoretic aplicat este Modelul DCF – Discounted Cash Flow (Cash Flow Actualizat) – care cuantifică diferența dintre beneficiile și costurile generate de proiect pe durata sa de funcționare, ajustând această diferență cu un factor de actualizare, operațiune necesară pentru a „aduce” o valoare viitoare la momentul de baza a evaluării costurilor.

b) Analiza cererii de bunuri și servicii care justifică necesitatea și dimensionarea investiției, inclusiv prognoze pe termen mediu și lung

Justificarea necesității se regăsește în asigurarea condițiilor minime de deplasare pietonală pe raza satelor Valea Argovei și Vladiceasca din comuna Valea Argovei.

c) Analiza financiară; sustenabilitatea financiară

Modelul de analiză financiară a proiectului va analiza cash-flow-ul financiar consolidat și incremental generat de proiect, pe baza estimărilor costurilor investiționale, a costurilor cu întreținerea, generate de implementarea proiectului, evaluate pe întreaga perioadă de analiză, precum și a veniturilor financiare generate.

Indicatorii utilizați pentru analiză financiară sunt:

- Valoarea Netă Actualizată Financiară a proiectului;
- Rata Internă de Rentabilitate Financiară a proiectului;
- Raportul Beneficiu - Cost;
- Fluxul de Numerar Cumulat.

Valoarea Netă Actualizată Financiară (VNAF) reprezintă valoarea care rezultă deducând valoarea actualizată a costurilor previzionate ale unei investiții din valoarea actualizată a beneficiilor previzionate.

Rata Internă de Rentabilitate Financiară (RIRF) reprezintă rata de actualizare la care un flux de costuri și beneficii exprimate în unități monetare are valoarea actualizată zero. Rata internă de rentabilitate este comparată cu rate de referință pentru a evalua performanța proiectului propus. În Documentul de lucru nr. 4 al Direcției Generale de Politică Regională din cadrul Comisiei Europene se prezintă tabelul cu profitabilitatea așteptată în cazul a diferite tipuri de infrastructuri. Din acest tabel reiese faptul că pentru proiectele de drumuri fără taxă nu se așteaptă nicio profitabilitate.

Raportul Beneficiu-Cost (R B/C) evidențiază măsura în care beneficiile proiectului acoperă costurile acestuia. În cazul când acest raport are valori subunitare, proiectul nu generează suficiente beneficii și are nevoie de finanțare (suplimentară).

Fluxul de numerar cumulat reprezintă totalul monetar al rezultatelor de trezorerie anuale pe întreg orizontul de timp analizat.

Conform metodologiei în vigoare vizând fundamentarea proiectelor de investiții de acest tip, sunt întrunite condițiile pentru a susține necesitatea finanțării publice.

d) Analiza economică; analiza cost-eficacitate

Prin analiza economică se urmărește estimarea impactului și a contribuției proiectului la creșterea economică la nivel regional și național.

Aceasta este realizată din perspectiva întregii societăți (municipiu, regiune sau țară), nu numai punctul de vedere al proprietarului infrastructurii.

Analiza financiară este considerată drept punct de pornire pentru realizarea analizei socio-economice. În vederea determinării indicatorilor socio-economici trebuie realizate anumite ajustări pentru variabilele utilizate în cadrul analizei financiare.

Principiile și metodologiile care au stat la baza prezentei analize cost-beneficiu sunt în concordanță cu:

- „Guidance on the Methodology for carrying out Cost-Benefit Analysis”, elaborat de Comisia Europeană pentru perioadă de programare 2014-2020;
- HEATCO – „Harmonized European Approaches for Transport Costing and Project Assessment” – proiect finanțat de Comisia Europeană în vederea armonizării analizei cost-beneficiu pentru proiectele din domeniul transporturilor. Proiectul de cercetare HEATCO a fost realizat în vederea unificării analizei cost-beneficiu pentru proiectele de transport de pe teritoriul Uniunii Europene. Obiectivul principal a fost alinierea metodologiilor folosite în proiectele transnaționale TEN-T, dar recomandările prezentate pot fi folosite și pentru analiza proiectelor naționale;
- „General Guidelines for Cost Benefit Analysis of Projects to be supported by the Structural Instruments” – ACIS, 2009;
- „Guidelines for Cost Benefit Analysis of Transport Projects” – elaborat de Jaspers.
- Master Plan General de Transport pentru România, Ghidul Național de Evaluare a Proiectelor în Sectorul de Transport și Metodologia de Priorizare a Proiectelor din cadrul Master Planului, „Volumul 2, Partea C: Ghid privind Elaborarea Analizei Cost-Beneficiu Economice și Financiare și a Analizei de Risc”, elaborat de AECOM pentru Ministerul Transporturilor în anul 2014.

Principalele recomandări privind analiza armonizată a proiectelor de transport se referă la următoarele elemente colaterale și adiacente infrastructurii rutiere:

- Elemente generale: tehnici de evaluare, transferul beneficiilor, tratarea impactului necuantificabil, actualizare și transfer de capital, criterii de decizie, perioada de analiză a proiectelor, evaluarea riscului viitor și a sensibilității, costul marginal al fondurilor publice, surplusul de valoare a transportatorilor, tratarea efectelor socio-economice indirecte;
- Valoarea timpului și congestia de trafic (inclusiv traficul pasagerilor muncă, traficul pasagerilor non-muncă, economiile de trafic al bunurilor, tratarea congestiilor de trafic, întârzierile nejustificate);
- Valoarea schimbărilor în riscurile de accident;
- Costuri de mediu;
- Costurile și impactul indirect al investiției de capital (inclusiv costurile de capital pentru implementarea proiectului, costurile de întreținere, operare și administrare, valoarea reziduală).

Rata de actualizare pentru actualizarea costurilor și beneficiilor în timp este de 5%, în conformitate cu normele Europene așa cum sunt descrise în 'Guide to cost-benefit analysis of investment projects' editat de "Evaluation Unit - DG Regional Policy", Comisia Europeană. Rata de actualizare de 5% este valabilă pentru „țările de coeziune”, România încadrându-se în această categorie.

Ipoteze de baza

Scopul principal al analizei economice este de a evalua dacă beneficiile proiectului depășesc costurile acestuia și dacă merită să fie promovat. Analiza este elaborată din perspectiva întregii societăți nu numai din punctul de vedere al beneficiarilor proiectului iar pentru a putea cuprinde întreaga varietate de efecte economice, analiza include elemente cu valoare monetară directă, precum costurile de construcții și întreținere și economiile din costurile de operare ale vehiculelor precum și elemente fără valoare de piață directă precum economia de timp, reducerea numărului de accidente și impactul de mediu.

Toate efectele ar trebui cuantificate financiar (adică primesc o valoare monetară) pentru a permite realizarea unei comparații consistente a costurilor și beneficiilor în cadrul proiectului și apoi sunt adunate pentru a determina beneficiile nete ale acestuia. Astfel, se poate determina dacă proiectul este dezirabil și merită să fie implementat. Cu toate acestea, este important de acceptat faptul că nu toate efectele proiectului pot fi cuantificate financiar, cu alte cuvinte nu tuturor efectele socio-economice li se pot atribui o valoare monetară.

Lucrările de modernizare vor fi realizate în perioada 2025-2026. Astfel, situația îmbunătățită a infrastructurii rutiere și a elementelor conexe va exista începând cu anul 2026.

Perioada de calcul folosită este de 25 de ani. Aceste ipoteze au fost de asemenea adoptate în conformitate cu normele europene așa cum sunt descrise în 'Guide to cost-benefit analysis of investment projects' – "Evaluation Unit - DG Regional Policy", Comisia Europeană.

Valoarea reziduala la sfarsitul perioadei de analiza a fost estimata la 20% din costul total de investitie, pentru orice element de infrastructura care va fi realizat ca parte a lucrarilor de modernizare.

Ca indicator de performanta a lucrarilor de modernizare, s-au folosit Valoarea Actualizata Neta (beneficiile actualizate minus costurile actualizate) si Gradul de Rentabilitate (rata beneficiu/cost). Acesta din urma exprima beneficiile actualizate raportate la unitatea monetara de capital investit. In final, rezultatele sunt exprimate sub forma Ratei Interne de Rentabilitate: rata de scont pentru care Valoarea Neta Actualizata ar fi zero.

Rata Interna de Rentabilitate Economica

Calculul Ratei Interne de Rentabilitate a Proiectului (EIRR) se bazează pe ipotezele:

- Toate beneficiile și costurile incrementale sunt exprimate în prețuri reale 2025, în Lei;
- EIRR este calculată pentru o durată de 25 ani a Proiectului. Aceasta include perioada de construcție (anii 0-1), precum și perioada de exploatare, până în anul 25 (anul efectiv 2041);
- Viabilitatea economică a Proiectului se evaluează prin compararea EIRR cu Costul Economic real de Oportunitate al Capitalului (EOCC). Valoarea EOCC utilizată în analiză este 5%. Prin urmare, Proiectul este considerat fezabil economic, dacă EIRR este mai mare sau egală cu 5%, condiție ce corespunde cu obținerea unui raport beneficii/costuri supraunitar.

Eșalonarea Investiției

- Eșalonarea investiției s-a presupus a se derula pe o perioadă de un an, pentru anul de analiza 0, conform Calendarului Proiectului.

Beneficiile economice

Au fost considerate pentru analiza socio-economica, doar o parte din componentele monetare care au influenta directa. Pentru determinarea acestor beneficii s-a aplicat acelasi concept de analiza incrementală, respectiv se estimeaza beneficiile in cazul diferentei intre cazul "cu proiect" si "fara proiect".

Efectele sociale (pozitive) ale implementarii proiectului sunt multiple si se pot clasifica in doua categorii:

- Efecte cuantificabile monetare (care pot fi monetarizate); si
- Efecte necuantificabile (efectul multiplicator).

Principalii beneficiari directi ai proiectului sunt utilizatorii de alei pietonale si de drum (infrastructura rutiera) , aceia care beneficiaza in mod direct de imbunatatirea conditiei tehnice a infrastructurii rutiere si a elementelor conexe , ceea ce determina conditii superioare

de circulatie. Aceste conditii de circulatie imbunatatite constau in cresterea gradului de comfort si siguranta a circulatiei.

In continuare sunt enumerate succint beneficiile socio-economice directe si indirecte identificate pentru acest tip de proiect, incat sa se defineasca cat mai complet impactul socio-economic proiectului:

Imbunatatirea starii tehnice a infrastructurii rutiere:

- Reducerea costurilor determinate de accidente rutiere - indirect
- Reducerea costurilor legate de mediul inconjurator - direct
- Imbunatatirea conditiilor de deplasare pietonala pe raza localitatii - direct

Cresterea nivelului de trai al populatiei rezidente in localitatile invecinate locatiei de proiect:

- Asigurarea accesului la serviciile publice - salvare, pompieri, politie, etc in perioada nefavorabila - indirect
- Crearea locurilor de munca temporare pe perioada de implementare a proiectului - direct
- Cresterea veniturilor bugetului local din impozitul pe venit – indirect
- Cresterea volumului investitiilor atrase – indirect

Alte beneficii socio-economice non-monetare:

- Proiectul va contribui la reducerea somajului local si la imbunatatirea calificarii personalului angajat in sistem
- Cresterea valorii terenului si a imobilelor prin cresterea atractivitatii localitatilor invecinate locatiei proiectului.

e) Analiza de riscuri, masuri de prevenire/diminuare a riscului

In cele ce urmeaza vor fi identificate riscurile asumate (de natura tehnica, financiara, institutionala, legala) ce pot interveni in cursul perioadei de implementare a proiectului.

Tehnice:

- Executia deficitara a proiectului
- Lipsa unei supervizari bune a desfasurarii lucrarii

Financiare:

- Neaprobarea finantarii
- Intarzierea platilor

Legale:

- Nerespectarea procedurilor legale de contractare a firmei pentru executia lucrarii

Institutionale:

- Lipsa colaborarii institutionale
- Lipsa capacitatii unei bune gestionari a resurselor umane si materiale

Riscurile legate de realizarea proiectului care pot aparea pot fi de natura interna si externa.

- Interna – pot fi elemente tehnice legate de indeplinirea realista a obiectivelor si care se pot minimiza printr-o proiectare si planificare riguroasa a activitatilor
- Externa – nu depind de beneficiar, dar pot fi contracarate printr-un sistem adecvat de management al riscului

Acesta se bazeaza pe cele trei sisteme cheie (consacrate) ale managementului de proiect.

Sistemul de monitorizare

Esenta acestuia consta in compararea permanenta a situatiei de fapt cu planul acestuia: evolutie fizica, cheltuieli financiare, calitate (obiectivele proiectului sunt congruente cu activele create).

O abatere indicata de sistemul de monitorizare (evolutie programata/stare de fapt) conduce la un set de decizii a managerilor de proiect care vor decide daca sunt posibile si/sau anumite masuri de remediere.

Sistemul de control

Acesta va trebui sa intre in actiune repede si eficient cand sistemul de monitorizare indica abateri.

Membrii echipei de proiect au urmatoarele atributii principale:

- a lua decizii despre masurile corective necesare (de la caz la caz)
- autorizarea masurilor propuse
- implementarea schimbarilor propuse
- adaptarea planului de referinta care sa permita ca sistemul de monitorizare sa ramana eficient

Sistemul informational

Va sustine sistemele de control si monitorizare, punand la dispozitia echipei de proiect (in timp util) informatiile pe baza carora ea va actiona.

Pentru monitorizarea proiectului (primul sistem cheie al managementului de proiect) informatiile strict necesare sunt urmatoarele:

- masurarea evolutiei fizice
- masurarea evolutiei financiare
- controlul calitatii
- alte informatii specifice care prezinta interes deosebit.

Mecanismul de control financiar

Intelegem prin mecanism de control financiar prin care se va asigura utilizarea optima a fondurilor, un sistem circular de reguli care vor ajuta la atingerea obiectivelor proiectului evitand surprizele si semnalizand la timp pericolele care necesita masuri corective.

Global, acest concept se refera la urmatoarele:

- stabilirea unei planificari financiare
- confruntarea la intervale regulate (doua luni) a rezultatelor efective ale acestei planificari
- compararea abaterilor dintre plan si realitate
- impiedicarea evolutiilor nedorite prin luarea unor decizii la timpul potrivit

Principalele instrumente de lucru operative se vor baza in principal pe analize cantitative si calitative a rezultatelor.

Contabilitatea si managementul financiar

Va fi asigurata de un specialist contabil care va contribui la indeplinirea a trei sarcini fundamentale:

- planificarea, controlul si inregistrarea operatiunilor
- prezentarea informatiilor (primele doua puncte sunt sarcini ale specialistului contabil)
- decizia in chestiuni financiare (atributii ale conducerii)

Planificarea, controlul si inregistrarea operatiunilor

Acestea, presupun operatiuni cum ar fi platile pentru bunuri si servicii, materiale, plata salariilor, cat si efectuarea incasarilor din vanzari. Planificarea tranzactiilor este necesara. Managementul proiectului trebuie sa autorizeze aceste tranzactii si disponibilizarea fizica a fondurilor prin proceduri de autorizare a platilor si de depunere a fondurilor in contul bancar al proiectului. Controlul financiar se refera la armonizarea evidentelor fizice ale operatiunilor cu bugetele aprobate.

Prezentarea informatiilor

Va fi necesara unificarea rezultatelor diferitelor operatiuni, evaluand implicatiile acestuia si rezumandu-le in rapoarte regulate care vor oferi informatii despre evolutia pe nivele de cheltuieli, vor include prognoze ale situatiilor financiare viitoare si vor identifica zonele problematice

Activitatea de decizie la nivel financiar

Sistemul va combina elementele esentiale ale functiei de inregistrare si control logic cu procesul de raportare metodică.

6. SCENARIUL/OPTIUNEA	TEHNICO-ECONOMICA	OPTIMA,
RECOMANDATA		

6.1. Comparatia scenariilor/optiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilitatii si riscurilor

Pentru selectarea scenariilor propuse si descrise anterior s-au luat în calcul criteriile de tipul:

- tehnic
- economic - financiar
- sustenabilitate
- riscuri

Pentru fiecare din criteriile de evaluare s-a realizat clasificarea alternativelor prin punctarea acestora de la 1 la 2 puncte (1 – opțiune recomandată; 3 – opțiune alternativă); s-a folosit o medie ponderată între ponderea individuală a fiecărui criteriu și subcriteriu de evaluare și valoarea dată pentru cotearea variantelor.

Criteriu	Pondere individuala	Scenariu propus	
		1	2
<i>Tehnic</i>			
Incadrarea in stasuri	40.00%	1	1
Durata de realizare	5.00%	1	2
<i>Economic - Financiar</i>			
Costul investitiei	30.00%	1	2
<i>Sustenabilitate</i>			
Impactul social si cultural	10.00%	1	1
Impactul asupra mediului	10.00%	1	1
<i>Riscuri</i>	5.00%	1	1
TOTAL	100.00%	1.00	1.35
DECIZIA	Scenariul 1		

6.2. Selectarea si justificarea scenariului/optiunii optime, recomandate

În urma evaluarii alternativelor s-a ales ca scenariul 1 ca fiind scenariu optim, corespunzător celui mai bun punctaj, scenariu care este conform și cu expertiza tehnică efectuată.

Avantajele scenariului recomandat :

- greselile de executie pot fi remediate usor;
- durata de realizare a investitiei mai mica;
- cheltuielile de intretinere sunt mai mici;
- nu apar restrictii de circulatie pe perioada executiei;
- valoare investitiei mai mica.

6.3. Principalii indicatori tehnico-economici aferenti investitiei

- a) Indicatori maximali, respectiv valoarea totala a obiectivului de investitii, exprimata in lei, cu TVA si, respectiv, fara TVA, din care constructii-montaj (C+M), in conformitate cu devizul general

	Valoare lei (fara TVA)	Valoare lei (inclusiv TVA)
Valoare total (INV)	219,028.89	264,708.25
din care constructii montaj (C+M)	137,161.96	165,965.98

- b) Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanta – elemente fizice/capacitati fizice care sa indice atingerea tintei obiectivului de investitii

Nr. Crt.	Denumire	Lungime tronson [m]	Latime trotuar [m]	Pozitie in plan pe DJ303 [m]	Pozitie km pe DJ303
1	Tronson 1	136	1.00	Dreapta	Inceput proiect Km 27+968
2	Tronson 2	110	1.00	Dreapta	Traversare trotuar
3	Tronson 3	267	1.00	Stanga	Km 28+212
4	Tronson 4	76	1.00	Stanga	

5	Tronson 5	188	1.00	Stanga	
6	Tronson 6	193	1.00	Stanga	Sfarsit proiect 28+965
	TOTAL	970	-		

c) **Indicatori financiari, socio-econimici, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și tinta fiecarui obiectiv de investiții**

Nu este cazul

d) **Durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimate în luni**

Lucrarile vor fi realizate într-o perioadă de 4 luni, dintre care 1 luna proiectare.

6.4. Prezentarea modului în care se asigură conformarea cu reglementările specifice funcționării preconizate din punct de vedere al asigurării tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcției, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice

Alegerea categoriei de importanță a construcției s-a făcut în conformitate cu prevederile art. 22 Secțiunea 2 "Obligații și răspunderi ale proiectantului" din Legea nr. 10 din 18 ian. 1995, "Legea privind calitatea în construcții" și în baza "Metodologiei de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor" din "Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor" aprobat cu Ordinul MLPAT nr. 31/N din 2 oct. 1995.

Lucrarea ce face obiectul acestei documentații se încadrează la categoria de importanță C - construcții de importanță normală.

6.5. Normalizarea surselor de finanțare a investiției publice, ca urmare a analizei financiare și economice: fonduri proprii, credite bancare, alocații de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite

Finanțarea va fi asigurată în integralitate de la bugetul local și/sau alte surse legal constituite.

7. URBANISM, ACORDURI ȘI AVIZE CONFORME

7.1. Certificatul de urbanism emis în vederea obținerii autorizației de construire

Pentru obiectul de investiție, a fost emis certificatul de urbanism nr.....din data de.....având valabilitate.....de luni de la data emiterii.

7.2. Studiu topografic, avizat de catre Oficiul de Cadastru si Publicitate Imobiliara

Se va anexa documentatiei.

7.3. Extras de carte funciara, cu exceptia cazurilor speciale, expres prevazute de lege

Nu este cazul.

7.4. Avize privind asigurarea utilitatilor, in cazul suplimentarii capacitatii existente

Nu este cazul.

7.5. Actul administrativ al autoritatii competente pentru protectia mediului, masuri de diminuare a impactului, masuri de compesare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu, de principiu, in documentatia tehnico-economica

Nu este cazul.

7.6. Avize, acorduri si studii specifice, dupa caz, care pot conditiona solutiile tehnice, precum

a) Studiu privind posibilitatea utilizarii unor sisteme alternative de eficienta ridicata pentru cresterea performantei energetice

Nu este cazul.

b) Studiu de trafic si studiu de circulatie, dupa caz

Nu este cazul.

c) Raportul de diagnostic arheologic, in cazul interventiilor in situri arheologice

Nu este cazul.

d) Studiu istoric, in cazul monumentelor istorice

Nu este cazul.

e) Studii de specialitate necesare in functie de specificul investitiei

Nu este cazul.

Intocmit,

Ing. Lucian Draghici



BENEFICIAR: COMUNA VALEA ARGOVEI

**"REABILITARE TROTUARE IN SATELE
VLADICEASCA SI VALEA ARGOVEI, COMUNA
VALEA ARGOVEI, JUDETUL CALARASI "**

DEVIZ GENERAL+CAPITOLE

PROIECT NR. 102/2025

ELABORATOR: S.C. ERICONS SERVICES S.R.L.

DEVIZUL GENERAL
conform H.G. 907/29.11.2016, privind cheltuielile necesare realizării obiectivului:

“Reabilitare trotuare în satele Vladiceasca și Valea Argovei, comuna Valea Argovei, județul Calarasi”

Faza de proiectare: DOCUMENTAȚIE DE AVIZARE A LUCRARILOR DE INTERVENȚIE

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fără TVA) lei	TVA lei	Valoare (inclusiv TVA) lei
1	2	3	4	5
CAPITOLUL 1				
CHELTUIELI PENTRU OBTINEREA 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 relocare/protecția utilitatilor	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 1		0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL 2				
CHELTUIELI PENTRU ASIGURAREA UTILITATILOR NECESARE OBIECTIVULUI				
2.1	Construcții	0.00	0.00	0.00
2.2	Utilaje, echipamente	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 2		0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL 3				
CHELTUIELI PENTRU PROIECTARE ȘI ASISTENȚA TEHNICĂ				
3.1.	Studii	7,500.00	1,575.00	9,075.00
3.1.1.	Studii de teren	7,500.00	1,575.00	9,075.00
3.1.2.	Raport privind impactul asupra mediului	0.00	0.00	0.00
3.1.3.	Alte studii specifice	0.00	0.00	0.00
3.2.	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	5,800.00	1,218.00	7,018.00
3.3.	Expertiza tehnică	2,000.00	420.00	2,420.00
3.4.	Certificarea performanței energetice și audit energetic al clădirilor	0.00	0.00	0.00
3.5.	Proiectare	18,000.00	3,780.00	21,780.00
3.5.1	Tema 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	5,000.00	1,050.00	6,050.00
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor / acordurilor / autorizațiilor	1,000.00	210.00	1,210.00
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	1,000.00	210.00	1,210.00
3.5.6	Proiect tehnic și Detalii de execuție	11,000.00	2,310.00	13,310.00
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	0.00	0.00	0.00
3.7.2	Auditul financiar	0.00	0.00	0.00
3.8.	Asistență tehnică	3,500.00	735.00	4,235.00
3.8.1	Asistență tehnică din partea proiectantului	500.00	105.00	605.00
3.8.2	Dirigentie de șantier	3,000.00	630.00	3,630.00
TOTAL CAPITOL 3		36,800.00	7,728.00	44,528.00
CAPITOLUL 4				
CHELTUIELI PENTRU INVESTIȚIA DE BAZĂ				
4.1.	Construcții și instalații	136,547.50	28,674.98	165,222.48
4.1.1.	“Reabilitare trotuare în satele Vladiceasca și Valea Argovei, comuna Valea Argovei, județul Calarasi”	136,547.50	28,674.98	165,222.48
4.2.	Montaj utilaje, echipamente tehnologice	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 CAPITOL 4		136,547.50	28,674.98	165,222.48

Nr. crt.	Denumirea capitolului si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (inclusiv TVA)
		lei	lei	lei
1	2	3	4	5
CAPITOLUL 5				
ALTE CHELTUIELI				
5.1.	Organizare de santier	682.73	143.38	826.11
5.1.1	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier (0.5% din cap. 4.1 + 4.2 + 1.2 + 1.3) x 90%	614.46	129.04	743.50
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii santierului (0.5% din cap. 4.1 + 4.2 + 1.2 + 1.3) x 10%	68.27	14.34	82.61
5.2.	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	1,508.17	0.00	1,508.17
5.2.1.	Comisioanele si dobanzile aferente creditului bancii finantatoare	0.00	0.00	0.00
5.2.2.	Cota aferenta ISC pentru controlul calitatii lucrarilor de constructii	685.81	0.00	685.81
5.2.3	Cota aferenta ISC pentru controlul statutului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea lucrarilor de constructii	136.55	0.00	136.55
5.2.4	Cota aferenta Casei Sociale a Constructorilor - CSC (0.5% din valoarea de C+M)	685.81	0.00	685.81
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme si autorizatia de construire / desfiintare	0.00	0.00	0.00
5.3.	Cheltuieli diverse si neprevazute: 5% din [Cap1.2 + Cap1.3 + Cap.2 + Cap.3 + Cap.4]	0.00	0.00	0.00
5.4.	Cheltuieli pentru informare si publicitate	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 5		2,190.90	143.38	2,334.28
CAPITOLUL 6				
CHELTUIELI PENTRU PROBE TEHNOLOGICE SI TESTE				
6.1	Pregatirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00
6.2	Probe tehnologice si teste	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 6		0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL 7				
Cheltuieli aferente marjei de buget				
7.1	Cheltuieli aferente marjei de buget 25% din (1+2+3+4+5.1.1)	43,490.49	9,133.00	52,623.49
TOTAL CAPITOL 7		43,490.49	9,133.00	52,623.49
TOTAL GENERAL		219,028.89	45,679.36	264,708.25
din care: C+M (Cap.1.2 + Cap.1.3 + Cap.1.4 + Cap.2 + Cap.4.1 + Cap.4.2 + Cap.5.1.1)		137,161.96	28,804.02	165,965.98

Beneficiar/Investitor Primaria Valea Argovei

Intocmit, S.C. ERICONS SERVICES S.R.L.



“Reabilitare trotuare in satele Vladiceasca si Valea Argovei, comuna Valea Argovei, judetul Calarasi”

**CAPITOLUL NR.1
CHELTUIELI PENTRU OBTINEREA SI AMENAJAREA TERENULUI**

Nr. crt.	Denumirea capitelor si subcapitelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (cu TVA)
		lei	lei	lei
1.1.	OBTINEREA TERENULUI	0.00	0.00	0.00
1.2.	AMENAJAREA TERENULUI	0.00	0.00	0.00
1.3.	AMENAJARI PENTRU PROTECTIA MEDIULUI SI ADUCEREA TERENULUI LA STAREA INITIALA	0.00	0.00	0.00
1.4.	CHELTUIELI PENTRU RELOCARE / PROTECTIA UTILITATILOR	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOLUL 1		0.00	0.00	0.00

Beneficiar/Investitor Primaria Valea Argovei

Intocmit, S.C. ERICONS SERVICES S.R.L.



“Reabilitare trotuare in satele Vladiceasca si Valea Argovei, comuna Valea Argovei, judetul Calarasi”

CAPITOLUL NR.2

CHELTUIELI PENTRU ASIGURAREA UTILITATILOR NECESARE OBIECTIVULUI DE INVESTITII

Nr. crt.	Denumirea capitelor si subcapitelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (cu TVA)
		lei	lei	lei
2.1.	CONSTRUCTII			
2.1.1.	Lucrari de constructii	0.00	0.00	0.00
	TOTAL 2.1.	0.00	0.00	0.00
2.2.	MONTAJ UTILAJ TEHNOLOGIC			
2.2.1.	Montaj utilaj tehnologic	0.00	0.00	0.00
	TOTAL 2.2.	0.00	0.00	0.00
	TOTAL CAPITOLUL 2	0.00	0.00	0.00

Beneficiar/Investitor Primaria Valea Argovei

Intocmit, S.C. ERICONS SERVICES S.R.L.



**CAPITOLUL NR.3
CHELTUIELI PENTRU PROIECTARE SI ASISTENTA TEHNICA**

Nr.crt	Denumirea capitelor si subcapitelor de cheltuieli	Valoare	TVA	Valoare
		(fara TVA)		(cu TVA)
		lei	lei	lei
3.1.	STUDII			
3.1.1.	Studii de teren geo/topo	7,500.00	1,575.00	9,075.00
3.1.1.1	Studii de teren geo	2,500.00	525.00	3,025.00
3.1.1.2	Studii de teren topo	5,000.00	1,050.00	6,050.00
3.1.1.3	Studii de teren hidrogeo	0.00	0.00	0.00
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	0.00	0.00	0.00
3.1.3.	Alte studii specifice	0.00	0.00	0.00
	TOTAL 3.1.	7,500.00	3,150.00	18,150.00
3.2.	DOCUMENTATII-SUPORT SI CHELTUIELI PENTRU OBTINEREA DE AVIZE, ACORDURI SI AUTORIZATII			
3.2.1.	Certificat de urbanism inclusiv prelungirea	0.00	0.00	0.00
3.2.2.	Autorizatie de constructie, reconstruire, modificare, extindere etc (inclusiv prelungirea)	0.00	0.00	0.00
3.2.3.	Avize si acorduri pentru racorduri si bransamente la retele publice	500.00	105.00	605.00
3.2.4.	Aviz si acord detinator retea de gaze	300.00	63.00	363.00
3.2.5.	Aviz si acord detinator retea de termoficare	300.00	63.00	363.00
3.2.6	Aviz si acord detinator retea de energie electrica	300.00	63.00	363.00
3.2.7.	Aviz si acord detinator retea de telefonie	300.00	63.00	363.00
3.2.8.	Aviz si acord Serviciu Salubritate	300.00	63.00	363.00
3.2.9.	Obtinerea avizului/acordului de gospodarie a apelor	300.00	63.00	363.00
3.2.10.	Obtinerea avizului Politiei Rutiere	300.00	63.00	363.00
3.2.11.	Obtinerea acordului de mediu	300.00	63.00	363.00
3.2.12.	Obtinere aviz I.S.C.	300.00	63.00	363.00
3.2.13.	Obtinerea avizului Administratiei de Drumuri Nationale	300.00	63.00	363.00
3.2.14.	Obtinere aviz Apele Romane	0.00	0.00	0.00
3.2.15.	Obtinere aviz Oficiul National de Cadastru si Publicitate Im	300.00	63.00	363.00
	Total	3,800.00	798.00	4,598.00
3.2.16.	Alte documentatii avize	2,000.00	420.00	2,420.00
	TOTAL 3.2.	5,800.00	1,218.00	7,018.00
3.3.	EXPERTIZA TEHNICA			
3.3.1.	Expertiza tehnica	2,000.00	420.00	2,420.00
	TOTAL 3.3.	2,000.00	420.00	2,420.00
3.4.	CERTIFICAREA PERFORMANTEI ENERGETICE SI AUDIT ENERGETIC AL CLADIRILOR			
3.4.1.	Certificarea performantei energetice si audit energetic al cladirilor	0.00	0.00	0.00
	TOTAL 3.4.	0.00	0.00	0.00
3.5.	PROIECTARE			
3.5.1.	Tema de proiectare	0.00	0.00	0.00
3.5.2.	Studiu de prefezabilitate	0.00	0.00	0.00
3.5.3.	Studiu de fezabilitate / documentatie de avizare a lucrarilor de interventii si deviz general	5,000.00	1,050.00	6,050.00
3.5.4.	Documentatiile tehnice necesare in vederea obtinerii avizelor / acordurilor / autorizatiilor	1,000.00	210.00	1,210.00
3.5.5.	Verificarea tehnica de calitate a proiectului tehnic si a detaliilor de executie	1,000.00	210.00	1,210.00
3.5.6.	Proiect tehnic si Detalii de executie	11,000.00	2,309.99	13,309.99
	TOTAL 3.5.	18,000.00	3,779.99	21,779.99

3.6.	ORGANIZAREA PROCEDURILOR DE ACHIZITIE			
3.6.1.	Cheltuieli pentru conceperea documentatiilor pentru licitatie	0.00	0.00	0.00
3.6.2.	Cheltuieli pentru multiplicarea documentatiilor	0.00	0.00	0.00
3.6.3.	Cheltuieli privind organizarea licitatiei, cu corespondenta, telegrafie, telex, telefax	0.00	0.00	0.00
3.6.4.	Onorariile participantilor la lucrarile comisiei pentru licitati	0.00	0.00	0.00
3.6.5.	Anunturi publicitare	0.00	0.00	0.00
TOTAL 3.6.		0.00	0.00	0.00
3.7.	CONSULTANTA			
3.7.1.	Managementul de proiect pentru obiectivul de investitii	0.00	0.00	0.00
3.7.2.	Auditul financiar	0.00	0.00	0.00
TOTAL 3.7.		0.00	0.00	0.00
3.8.	ASISTENTA TEHNICA			
3.8.1.	Asistenta tehnica din partea proiectantului	500.00	105.00	605.00
3.8.1.1.	pe perioada de executie a lucrarilor	250.00	52.50	302.50
3.8.1.2.	pentru participarea proiectului la fazele incluse in programul de control al lucrarilor de executie, avizat de catre Inspectoratul de Stat in Constructii	250.00	52.50	302.50
3.8.2.	Dirigentie de santier	3,000.00	630.00	3,630.00
TOTAL 3.8.		3,500.00	735.00	4,235.00
TOTAL CAPITOLUL 3		36,800.00	9,302.99	53,602.99

Beneficiar/Investitor Primaria Valea Argovei

Intocmit, S.C. ERICONS SERVICES S.R.L.



“Reabilitare trotuare in satele Vladiceasca si Valea Argovei, comuna Valea Argovei, judetul Calarasi”

**CAPITOLUL NR.4
CHELTUIELI PENTRU INVESTITIA DE BAZA**

Nr. crt.	Denumirea capitelor si subcapitelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA) lei	TVA lei	Valoare (cu TVA) lei
4.1.	CONSTRUCTII			
4.1.1.	Constructii	136,547.50	28,674.98	165,222.48
	TOTAL 4.1.	136,547.50	28,674.98	165,222.48
4.2.	MONTAJ UTILAJE, ECHIPAMENTE TEHNOLOGICE SI FUNCTIONALE			
4.2.1.	Montaj utilaje si echipamente tehnologice	0.00	0.00	0.00
	TOTAL 4.2.	0.00	0.00	0.00
4.3.	UTILAJE, ECHIPAMANTE TEHNOLOGICE SI FUNCTIONALE CARE NECESITA			
4.3.1.	Utilaje si echipamente tehnologice	0.00	0.00	0.00
	TOTAL 4.3.	0.00	0.00	0.00
4.4.	UTILAJE, ECHIPAMANTE TEHNOLOGICE SI FUNCTIONALE CARE NU NECESITA MONTAJ			
4.4.1.	Utilaje si echipamente tehnologice	0.00	0.00	0.00
	TOTAL 4.4.	0.00	0.00	0.00
4.5.	DOTARI			
4.5.1.	Dotari	0.00	0.00	0.00
	TOTAL 4.5.	0.00	0.00	0.00
4.6.	ACTIVE NECORPORALE			
4.6.1.	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
	TOTAL 4.6.	0.00	0.00	0.00
	TOTAL CAPITOLUL 4	136,547.50	28,674.98	165,222.48

Beneficiar/Investitor Primaria Valea Argovei

Intocmit, S.C. ERICONS SERVICES S.R.L.



**CAPITOLUL NR.5
ALTE CHELTUIELI**

Nr.crt.	Denumirea capitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (cu TVA)
		lei	lei	lei
5.1.	ORGANIZARE DE SANTIER			
5.1.1.	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier (0.5% din cap. 4.1 + 4.2 + 1.2 + 1.3) x 90%	614.46	129.03	743.49
5.1.2.	Cheltuieli conexe organizarii santierului (0.5% din cap. 4.1 + 4.2 + 1.2 + 1.3) x 10%	68.27	14.34	82.61
	TOTAL 5.1.	682.74	143.37	826.11
5.2.	COMISIONE, COTE, TAXE, COSTUL CREDITULUI			
5.2.1.	Comisioanele si dobanzile aferente creditului bancii finantatoare	0.00	0.00	0.00
5.2.2.	Cota aferenta ISC pentru controlul calitatii lucrarilor de constructii	685.81	0.00	685.81
5.2.3.	Cota aferenta ISC pentru controlul statutului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea lucrarilor de constructii	136.55	0.00	136.55
5.2.4.	Cota aferenta Casei Sociale a Constructorilor (0.5 %) din valoarea de C+M	685.81	0.00	685.81
5.2.5.	Taxe pentru acorduri, avize conforme si autorizatia de construire / desfiintare	0.00	0.00	0.00
	TOTAL 5.2.	1,508.17	0.00	1,508.17
5.3.	CHELTUIELI DIVERSE SI NEPREVAZUTE			
5.3.1.	0% din [Cap1.2 + Cap1.3 + Cap.2 + Cap.3 + Cap.4]	0.00	0.00	0.00
	Total 5.3.	0.00	0.00	0.00
5.4.	CHELTUIELI PENTRU INFORMARE SI PUBLICITATE			
5.4.1.	Cheltuieli pentru informare si publicitate	0.00	0.00	0.00
	TOTAL 5.4.	0.00	0.00	0.00
	TOTAL CAPITOLUL 5	2,190.91	143.37	2,334.28

Beneficiar/Investitor Primaria Valea Argovei

Intocmit, S.C. ERICONS SERVICES S.R.L.



“Reabilitare trotuare in satele Vladiceasca si Valea Argovei, comuna Valea Argovei, judetul Calarasi”

**CAPITOLUL NR. 6
CHELTUIELI PENTRU PROBE TEHNOLOGICE SI TESTE**

Nr. crt.	Denumirea capitelor si subcapitelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (cu TVA)
		lei	lei	lei
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00
6.2	Probe tehnologice si teste	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOLUL 6		0.00	0.00	0.00

Beneficiar/Investitor Primaria Valea Argovei

Intocmit, S.C. ERICONS SERVICES S.R.L.



“Reabilitare trotuare in satele Vladiceasca si Valea Argovei, comuna Valea Argovei, judetul Calarasi”

CAPITOLUL NR. 7
CHELTUIELI PENTRU PROBE TEHNOLOGICE SI TESTE

Nr. crt.	Denumirea capitelor si subcapitelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (cu TVA)
		lei	lei	lei
7.1	Cheltuieli aferente marjei de buget 25% din (1+2+3+4+5.1.1)	43,490.49	9,133.00	52,623.49
TOTAL CAPITOLUL 7		43,490.49	9,133.00	52,623.49

Beneficiar/Investitor Primaria Valea Argovei

Intocmit, S.C. ERICONS SERVICES S.R.L.

