



ROMÂNIA
JUDEȚUL BRAȘOV



CONSILIUL LOCAL FĂGĂRAȘ

Strada Republicii, Nr. 3, 505200, Tel: 0040 268 211 313, Fax: 0040 268 213 020
Web: www.primaria-fagaras.ro, Email: secretariat@primaria-fagaras.ro

HOTĂRÂREA nr.11

din data de 30 ianuarie 2019

- privind aprobarea modificării și completării art. 1 din H.C.L nr. 124 din data de 26.04.2018 în conformitate cu recomandările formulate urmare etapelor de verificare a conformității administrative și eligibilității și de evaluare tehnică și financiară solicitate de A.D.R. Centru în cadrul etapei de precontractare pentru obiectivul de investiții **“Reabilitare rețea de străzi urbane în Municipiul Făgăraș”**

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI FĂGĂRAȘ, întrunit în ședință ordinară,

Analizând raportul de specialitate nr. 1922 din 21.01.2019 al Compartimentului Implementare Proiecte de Finantare, prin care se propune aprobarea documentației tehnico – economice faza DALI **“Reabilitare rețea de străzi urbane în Municipiul Făgăraș”** - rev. 2 - Decembrie 2018 și indicatorii tehnico-economici prezentați în anexa 1 parte integrantă din proiectul hotărâre pentru proiectul cu titlul **“Modernizarea Școlii Gimnaziale nr. 7 și a rețelei de străzi urbane, în vederea creșterii calității vieții în Municipiul Făgăraș”**,

Având în vedere Expunerea de motive a Primarului Municipiului Făgăraș cu nr. 1922/1 din 21.01.2019 și prevederile Scrisorii de clarificare nr. 1855 din data de 17.01.2019 primită de la Agenția de Dezvoltare Regională Centru înregistrată la Municipiul Făgăraș sub nr. 1615/17.01.2019 pentru proiectul cu titlul **“Modernizarea Școlii Gimnaziale nr.7 și a rețelei de străzi urbane în vederea creșterii calității vieții în Municipiul Făgăraș”**- cod SMIS 123133 selectat pentru finanțare, prin care se solicită actualizarea Hotărârii de aprobare documentației tehnico – economice a proiectului și a indicatorilor tehnico-economici în conformitate cu recomandările formulate urmare etapelor de verificare a conformității administrative și eligibilității și de evaluare tehnică și financiară,

Ținând seama de avizul favorabil al Comisiei de studii, prognoze economico-sociale, buget finanțe și administrarea domeniului public și privat al municipiului, al Comisiei pentru activități științifice, învățământ, culte, sănătate, cultură, protecție socială, sportive și de agrement, precum și al Comisiei pentru administrația publică locală, juridică, apărarea ordinii publice, respectarea drepturilor și libertăților cetățenești, problemele minorităților,

Analizând documentația tehnico-economică faza DALI **“Reabilitare rețea de străzi urbane în Municipiul Făgăraș”** - rev. 2 - Decembrie 2018 și indicatorii tehnico-economici prezentați în anexa 1 parte integrantă din proiectul hotărâre,

Luând în considerare prevederile Hotărârii nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice,

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

Luând în considerare prevederile Legii nr.24/2000 privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată în 2010,

Analizând prevederile Legii 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică,

Având în vedere prevederile art. 36 alin. (1) , alin. (2) lit. b) și ale alin. (4) lit. d), din Legea administrației publice locale nr. 215/2001, cu modificările și completările ulterioare,

În temeiul art. 45 alin. (1) și art. 115 alin. (1) lit. b) din Legea administrației publice locale nr.215/2001, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

ART. I. Se aprobă modificarea ART. 1 al H.C.L. nr. 124/2018 urmând ca acesta să aibă urmatorul conținut:

«**Art. 1** - Se aprobă documentația tehnico -economică faza **DALI "Reabilitare rețea de străzi urbane în Municipiul Făgăraș"** - rev. 2 - Decembrie 2018, și indicatorii tehnico-economici aferenți, conform anexei 1 parte integrantă din prezenta hotărâre».

ART. II. Celelalte prevederi ale H.C.L. nr.124/2018 rămân în vigoare

Art. III. Cu ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri, se încredințează Primarul Municipiului Făgăraș, SUCACIU GHEORGHE , prin Compartimentului de implementare proiecte de finanțare .

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
MOTOC ALEXANDRU



CONTRASEMNEAZĂ,
Secretarul municipiului,
LAURA ELENA GIUNCA

Hotararea s-a adoptat cu un nr. de **18 voturi pentru**
Consilieri in functie-19
Consilieri prezenti -18

Prezenta hotarare se comunica:

- 1ex.dosar de sedinta
- 1ex.colectie
- 1ex.Prefectura
- 1ex.Primar
- 1ex.Secretar
- 1ex.Compartimentul Implementare Proiecte de Finanțare
- 1ex.Direcția Buget-Finanțe
- 1ex.Compartiment Relații cu Publicul, Arhivă
- 1ex.afisaj

Cod: F-50

ANEXĂ LA HCL NR. 11 / 2019

DESCRIEREA INVESTITIEI

Cuprins

1. INFORMATII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTITII	1
1.1 Denumirea obiectivului de investiții	1
1.2 Ordonator principal de credite / investitor	1
1.3 Ordonator de credite (secundar / tertiar)	1
1.4 Beneficiarul investitiei	1
1.5 Elaboratorul documentatiei tehnice de avizare a lucrarilor de investitii	1
2. SITUATIA EXISTENTA SI NECESITATEA REALIZARII lucrarilor de interventii	2
2.1 Analiza situatiei existente si identificarea necesitatilor si a deficientelor	2
2.2 Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investitiei publice	3
3. DESCRIEREA CONSTRUCTIEI EXISTENTE	4
3.1 Particularitati ale amplasamentului	4
3.1.1 Descrierea amplasamentului	4
3.2 Caracteristici tehnice si parametri specifici	5
3.2.1 Categoria si clasa de importanta	5
4. CONCLUZIILE EXPERTIZEI TEHNICE	5
4.1 Prezentarea solutie de interventie	5
5. IDENTIFICAREA SCENARIILOR TEHNICO-ECONOMIC PROPUSE	7
5.1.1 Descrierea principalelor lucrari de interventie	7
5.2 Costurile estimative ale investitiei	9
5.2.1 Costurile estimate pentru realizarea investitiei, cu luarea in considerare a costurilor unor investitii similar	9
5.2.2 Costurile estimative de operare pe durata normata de viata / amortizare a investitiei	9
6. SCENARIUL TEHNICO-ECONOMIC OPTIM RECOMANDAT	9
6.1 Principalii indicatori tehnico-economici aferenti investitiei	9
6.1.1 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	9
6.1.2 Indicatori minimali, respectiv indicatorori de performanta – elemente fizice / capacitati fizice care sa indice atingerea tinteii obiectivului de investitii – si, dupa caz, calitativi, in conformitate cu standardele, normativele si reglementarile tehnice in vigoare	9
6.1.3 Durata estimata de executie a obiectivului de investitii , exprimata in luni	9



MEMORIU JUSTIFICATIV

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTIȚII

1.1 Denumirea obiectivului de investiții

„Reabilitare rețea de străzi urbane în municipiul Făgăraș”

1.2 Ordonator principal de credite / investitor

Municipiul Fagaras, Judetul Brasov

1.3 Ordonator de credite (secundar / terțiar)

Nu este cazul

1.4 Beneficiarul investitiei

Municipiul Fagaras, Judetul Brasov

1.5 Elaboratorul documentatiei tehnice de avizare a lucrarilor de investitii

S.C. Road Construct S.R.L.



2. SITUAȚIA EXISTENȚA ȘI NECESITATEA REALIZĂRII LUCRĂRIILOR DE INTERVENȚII

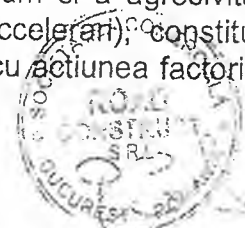
2.1 Analiza situației existente și identificarea necesităților și a deficiențelor

Rețeaua de străzi centrală nu a beneficiat în ultima perioadă de investiții majore pentru îmbunătățirea infrastructurii rutiere. Aceste străzi se află în general la nivel de îmbrăcăminte din asfalt sau beton de ciment realizate în anii precedenți, degradate și care nu mai asigură niciun confort și siguranță participanților la trafic.

Totodată străzile studiate asigură accesul către principalele instituții ale municipiului: școli, grădinițe, spitalul municipal, primăria. Nu în ultimul rând se asigură accesul către cetatea Făgărașului, un obiectiv turistic de importanță deosebită pentru țară.

În urma investigațiilor în teren pentru obiectivele studiate capacitatea portantă este MEDIOCRĂ. Datorită defecțiunilor identificate (gropi, tasări etc), se poate înșă estima faptul că datorită stratificației existente pierderea capacității portante se va face destul de rapid dacă traficul va crește, astfel încât capacitatea portantă actuală nu este relevantă. În consecința starea de viabilitate a sistemului rutier existent nu asigură condiții de siguranță și securitate a circulației rutiere și nu mai poate asigura capacitatea portantă necesară traficului existent.

Cresterea atât a intensității traficului rutier și a greutății pe osii precum și a agresivității autovehiculelor datorată stării proaste a suprafeței de rulare (dese frânări – accelerații), constituie factori agravanți în procesul de degradare a sistemului rutier care cumulați cu acțiunea factorilor climatici vor conduce în mod accelerat la cedarea sistemelor rutiere.



2.2 Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investitiei publice

Prin modernizarea rețelei stradale, traficul care va fi preluat (traficul normal) va beneficia de conditii superioare de circulatie, conditii care se vor concretiza intr-o serie de avantaje sociale economice, precum:

- imbunatatirea accesului localnicilor la proprietăți;
- ameliorarea in conformitate cu standardele in vigoare a conditiilor de viata ale locuitorilor si ale activitatilor productive desfasurate in zona localitatilor si eliminarea starii de stres;
- Imbunatatirea accesibilitatii si mobilitatii populatiei, bunurilor si serviciilor, care va stimula dezvoltare economica durabila;
- crearea de noi locuri de munca pe perioada executiei lucrarilor;
- scurtarea timpilor de parcurs

Reabilitarea străzilor studiate, 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;
- conditiile de rulare corespunzatoare reduc uzura mijloacelor de transport si degradarea acestora.

Nu în ultimul rând o însemnătate deosebită reprezintă uzura mijloacelor de transport și a poluării suplimentare ce se generează odată cu circulația cu viteză redusă, aspecte care se reflectă în costuri mai mari pentru populație și pentru administrația publică.

Dupa modernizarea străzilor se vor putea delimita sensurile de mers si in acest fel se va asigura circulatia in conditii de siguranta. Scurgerea apelor meteorice va fi dirijata corespunzator si nu va mai stagna pe partea carosabila asigurand in acest fel o circulatie sigura si in conditii meteo nefavorabile.

Lucrarile minime necesare, au fost mentionate si in cadrul expertizelor tehnice, tinând cont de starea tehnică a străzilor, în ceea ce privește circulația, siguranța în exploatare, structura rutieră (implicit suprafața de rulare)

Se considera ca prin realizarea lucrarilor prezentate mai sus, străzile vor fi aduse intr-o stare care sa corespunda cerintelor de calitate prevazute de Legea 10/1995 si anume rezistenta si stabilitatea la actiuni statice dinamice si seismice, siguranta si exploatarea, sanatatea oamenilor, protectia si refacerea mediului.

Obiectivul mai sus mentionat al investiei este compus din:

- Modernizarea a 11 de strazi ce totalizeaza 6600 metri.

NR.	Denumire strada	Lungime proiect (m)
1	Azotului	426
2	Campului Nou	818
3	Vasile Alecsandri	302
4	Constantin Brancoveanu	455
5	Nicolae Balcescu	418
6	Mihai Eminescu	237

7	1 Decembrie	1028
8	Dr. Titu Pertea	573
9	I.M. Klein	389
10	Salcamului 1, 2	901+305
11	Uniunii	737

- Sistemul rutier al strazilor este:
 - **Sectoare din împietruire pline cu pământ**
 - 4 cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (EB16 rul conform SR EN 13108)
 - 6 cm strat de binder BAD20 conform AND 605 (EB20 leg conform SF EN 13108)
 - 20cm fundație de piatră spartă 0-63 conform SR EN 13242+A1
 - 20cm fundație din balast conform SR EN 13242+A1
 - Săpătură 30-50cm sau scarificare*
 - **Sectoare cu îmbrăcăminte asfaltică**
 - 6 cm strat de uzură BA16 conform AND 605 (EB16 rul conform SR EN 13108)
 - Geocompozit antifisura
 - 3 cm frezare asfalt existent
- Reabilitarea trotuarelor existente si acolo unde nu exista se vor realiza trotuare noi conform proiect.



Lucrarile propuse a se executa pe aceste străzi, vor conduce la imbunatatirea conditiilor de circulatie si a fluentei traficului si vor influenta benefic zona atat din punct de vedere ambient cat si din punct de vedere socio-economic, astfel următoarele deziderate fiind atinse:

- interventii rapide ale echipelor speciale (salvare, pompieri, autoritatile locale)
- accesul facil (scurtarea timpului de parcurs) al copiilor la institutiile de invatamant
- accesul facil al locuitorilor la institutiile statului (primarie, biserica, cabinetele medicale)
- diminuarea noxelor rezultate din duratele de transport lucru benefic pentru mediul inconjurator.
- diminuarea uzuri la vehiculele de transport ceea ce duce la o durata mai mare de exploatare.

3. DESCRIEREA CONSTRUCȚIEI EXISTENTE

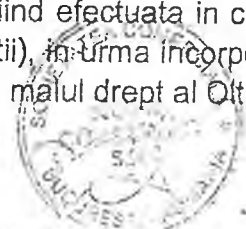
3.1 Particularitati ale amplasamentului

3.1.1 Descrierea amplasamentului

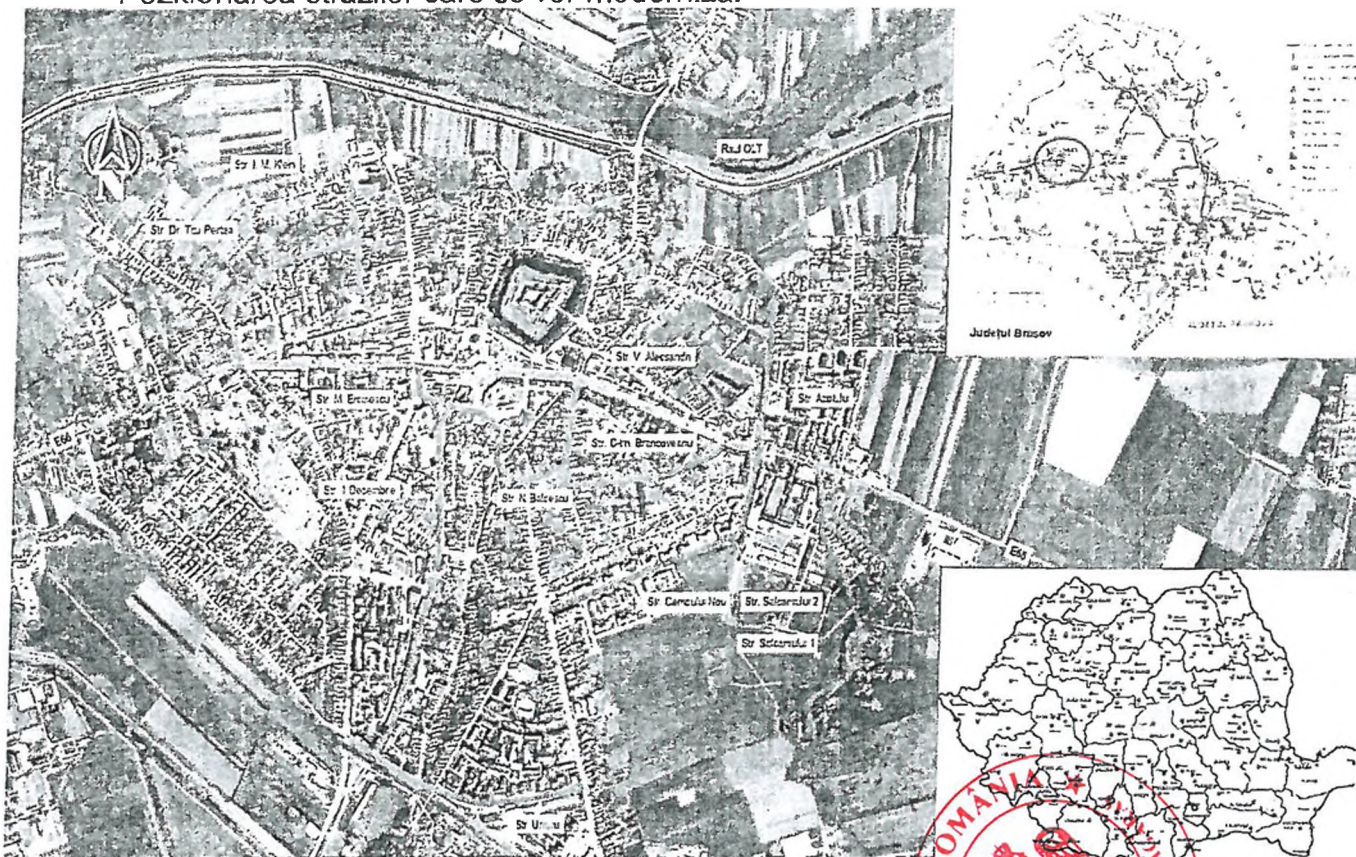
3.1.1.1 Localizare, suprafata terenului, dimensiuni in plan

Municipiul Făgăraș, veche asezare urbana si puternic centru comercial, este situat in partea central nordica a depresiunii cu aceleasi nume, delimitata natural de Muntii Făgărașului si de cei ai Persanilor, precum si de raul Olt.

Localitatea este asezata pe terasa, relativ joasa, de pe malul stang al Oltului, taiata de vechea albie a paraului Berivoi care curge acum pe la vestul localitatii (devierea fiind efectuata in cadrul marilor amenajari prevazute de programul de aparare a orașului de inundatii), in urma incorporarii satului Galati la Făgăraș, teritoriul municipiului cuprinde acum si zona de pe malul drept al Oltului.



Pozitionarea strazilor care se vor moderniza:



3.2 Caracteristici tehnice și parametri specifici

3.2.1 Categoria și clasa de importanță

Lucrarea ce face obiectul prezentului proiect se încadrează în categoria „C”- Construcții de importanță redusă – în conformitate cu Hotărârea Guvernului României nr.766/1997 „Regulament privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor” și cu „Metodologie de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor”, elaborate de INCERC laborator SCB-BAP în aprilie 1996.

Conform OMT nr. 1296/2017 - Ordin pentru aprobarea Normelor privind încadrarea în categorii a drumurilor, sectoarele studiate se încadrează ca drum de clasă tehnică III. În conformitate STAS 10144 – Străzi. Profile Transversale, străzile se încadrează în străzi de categoria II, III și IV.

CONDIȚIILE EXPERTIZEI TEHNICE

4.1 Prezentarea soluției de intervenție

Concluziile expertizei în cazul străzilor studiate arată că capacitatea portantă este preponderent REA, astfel datorită defecțiunilor identificate, starea de degradare este REA.

Conform CD155, indicele de planeitate IRI are o valoare de 7 ceea ce indică o stare MEDIOCRĂ.

Indicele de degradare ID indică o valoare de 12 ceea ce indică o stare existentă MEDIOCRĂ.



Ca soluție de modernizare se recomandă realizarea unei axe în plan și a unui profilul longitudinal care să asigure o circulație în condiții de siguranță, pentru o viteză în conformitate cu clasa tehnică a străzii și a condițiilor locale.

Se impune realizarea unei structuri rutiere care să asigure o structură împotriva degradărilor datorate fenomenului de îngheț - dezgheț, o capacitate portanță corespunzătoare, dar și să permită realizarea unor intervenții viitoare asupra structurii rutiere doar la nivel de îmbrăcăminte rutieră.

Soluțiile pentru realizarea structurii rutiere a străzilor sunt stabilite conform stării tehnice.

SR1 - Sectoare din împietruire infestată cu pământ

(se aplică pe străzile Salcâmului 1, 2)

Soluția I

- 4cm strat de uzură BA16 sau BAPC16 conform AND 605 (BA16 rul conform SR EN 13108)
- 6cm strat de binder BAD20 sau BADPC20 conform AND 605 (BA20 leg conform SR EN 13108)
- 20cm fundație de piatră spartă 0-63 conform SR EN 13242+A1
- 20cm fundație din balast conform SR EN 13242+A1
- Săpătură 30-50cm sau scarificare*



SR2 - Sectoare cu îmbrăcăminte asfaltică

(se aplică pe străzile Azotului, Câmpului Nou, Vasile Alecsandri, Constantin Brancoveanu, Nicolae Bălcescu, Mihai Eminescu, 1 Decembrie (parțial), Dr. Titu Perteș, I.M. Klein, Uniunii)

Soluția I

- 6cm strat de uzură BA16 sau BAPC16 conform AND 605 (BA16 rul conform SR EN 13108)
- Geocompozit antifisură
- 3cm frezare asfalt existent

Pentru defecțiunile de structură se va reface integral sistemul rutier. În cazul străzilor unde îmbrăcăminte asfaltică a fost aplicată peste dale de beton de ciment, se aplică înainte de așternerea noii îmbrăcăminte un geocompozit antifisură.

Trotuare noi

Soluția I

- Pavele de beton
- 5cm nisip
- 10cm balast



5 IDENTIFICAREA SCHEMARIILOR TE

5.1.1 Descrierea principalelor lucrari de interventie

Axa in plan

Traseul proiectat are o lungime totala de 6600 m si se suprapune pe traseul strazilor existente. Ax in plan este caracterizata prin aliniamente scurte (de cca 300m, 200m, 100m) racordate cu arce de cerc. Viteza de proiectare este cuprinsa intre 25 Km/h si 50Km/h, functie de conditiile locale. S-a ales reducerea vitezei de proiectare la 25Km/h, fata de recomandarea din expertiza, pentru a ne incadra in situatia existente a strazi. Cresterea vitezei de proiectare presupune exproprii, fapt ce conduce la cresterea investitiei.

Viteza de proiectare de 25 km/h este restrictiionata doar la curbele foarte stranse.

Lucrarile proiectate se incadreaza pe traseul existent al strazilor. Partea carosabila proiectata are o latime cuprinsa intre 4.00 m si 12.00 m.

Profilul longitudinal

Profilul longitudinal a fost proiectat astfel incat sa se pastreze declivitatile si racordarile existente in plan vertical conform expertizei. Declivitatea minima este de 0.15% iar declivitatea maxima de 1.94%.

Razele racordarilor verticale sunt dupa cum urmeaza:

- ❖ Pentru racordarile concave razele sunt:
 - o Raza minima 800 m
 - o Raza maxima 30000 m
- ❖ Pentru racordarile convexe razele sunt:
 - o Raza minima 1300 m
 - o Raza maxima 19000 m.



Pe unele zone, razele de racordare in profil longitudinal s-au ales pentru a respecta constrangerile existente pe teren.

Axa in plan si profilul longitudinal respecta prevederile STAS 863 – 85 privind "Elementele geometrice ale traseelor" si a ordinului 1296 – 2017 al Ministerului Transporturilor privind "Proiectarea, Constructia si Modernizarea Drumurilor".

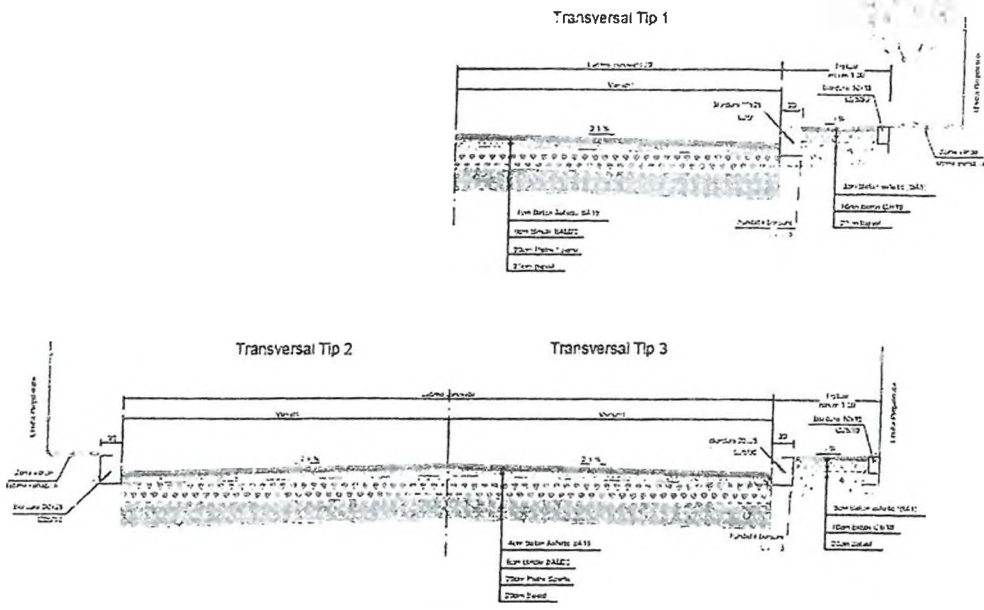
Profil transversal

Avand in vedere ca in prezent străzile nu prezinta un profil transversal corespunzator prevederilor normelor in vigoare, la adoptarea profil transversal tip s-a avut in vedere spatiului disponibil in amplasament.

Pe sectoarele din impietruire amestecata cu pamant profilul transversal tip are urmatoarele caracteristici :

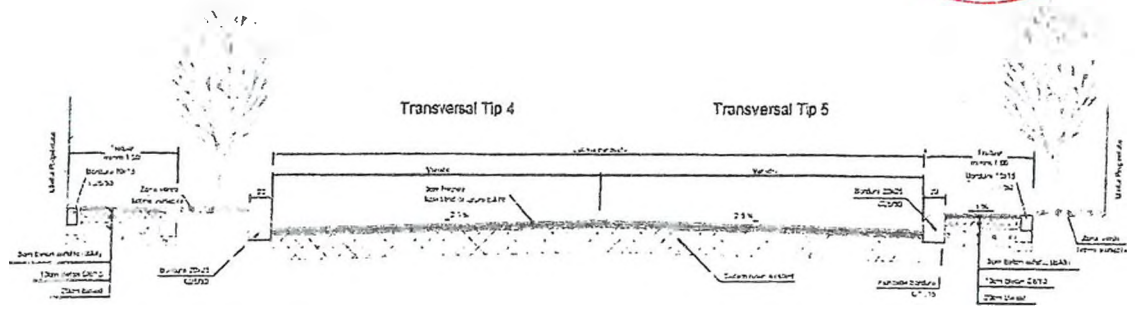
- o latime carosabil variabila cuprinsa intre: 3.00m – 6.00m ;
- o latime trotuare noi cuprinse intre 2.00m - 4.00m ;
- o latime sapatiu verde variabila cuprinsa intre : 1.50m – 3.50m.





Pe sectoarele cu imbracaminte asfaltica profilul transversal tip are urmatoarele caracteristici :

- latime carosabil variabila cuprinsa intre 3.00m – 19.80m ;
- latime trotuare existente si dupa caz noi cuprinse intre 2.00m – 6.00m ;
- latime sapatiu verde variabila cuprinsa intre 0.50m – 6.50m ;
- spatii parcare cu lungimi cuprinse intre 2.50m – 7.00m.



5.2 Costurile estimative ale investitiei

5.2.1 Costurile estimate pentru realizarea investitiei, cu luarea in considerare a costurile unor investitii similare

Valoarea totala a investitiei este:

Costul total al investitiei conform Devizului general este: 9.311.619,12 lei cu TVA, din care valoarea lucrarilor de C+M este de 8.153.031,44 lei cu TVA

5.2.2 Costurile estimative de operare pe durata normata de viata / amortizare a investitiei

Nu este cazul

B. SCENARIUL TEHNICO-ECONOMIC OPTIM RECOMANDAT

6.1 Principali indicatori tehnico-economici aferenti investitiei

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

Denumire	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (inclusiv TVA)
	LEI	LEI	LEI
TOTAL GENERAL	7.836.922,95	1.474.696,17	9.311.619,12
Din care C + M	6.851.286,92	1.301.744,52	8.153.031,44

6.1.2 Indicatori minimali, respectiv indicatori de performanta - elemente fizice / capacitati fizice care sa indice atingerea tintei obiectivului de investitie - si dupa caz, calitativi, in conformitate cu standardele, normativele si reglementarile tehnice in vigoare.

❖ Capacitati (in unitati fizice):

- o Lucrari de strazi

lungime totala strazi - 6.589 m

6.1.3 Durata estimata de executie a obiectivului de investitie, exprimata in luni.

Conform graficului de realizare a investitiei propus durata de realizare a investitiei este de 12 luni.

