



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.40

din data de 27 februarie 2019

- privind îndreptarea erorilor materiale în cuprinsul Anexei nr. 1 la HCL 11 din 30.01.2019 în conformitate cu solicitarea de la Agenția pentru Dezvoltare Regională Centru în etapa de precontractare pentru obiectivul de investiții
“Reabilitare rețea de străzi urbane în Municipiul Făgăraș”

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI FĂGĂRAȘ

întrunit în ședință ordinară,

Având în vedere referatul de specialitate Nr. 31689 din data de 21.02.2019 al Compartimentului Implementare Proiecte de Finanțare, prin care se propune modificarea și completarea Anexei nr. 1 la H.C.L 11 din 30.01.2019 privind aprobarea modificării și completării art.1 din H.C.L nr. 124 din data de 26.04.2018 în conformitate cu recomandările formulate de Agenția pentru Dezvoltare Regională Centru în cadrul etapei de precontractare pentru obiectivul de investiții **“Reabilitare rețea de străzi urbane în Municipiul Făgăraș”** 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,**

Luând seama de adresa nr. 6458/20.02.2019, primită de la Agenția pentru Dezvoltare Regională Centru înregistrată la Municipiul Făgăraș sub nr. 31.577/20.02.2019, prin care se solicită corelarea informațiilor pentru componenta B cu menționarea corectă a lungimii totale de drum în cadrul tuturor secțiunilor din Anexa 1 la H.C.L 11 din data de 30.01.2019,

Analizând expunerea de motive nr.31689/1 din data de 21.09.2019 a Primarului Municipiului Făgăraș,

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 servicii publice, pentru comerț și agricultură, 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,

Luând în considerare prevederile Hotărârii Guvernului nr. 907 din 29 noiembrie 2016 privind etapele de elaborare și conținutul - cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții,

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

Analizând documentația tehnico-economică faza DALI "Reabilitare rețea de străzi urbane în Municipiul Făgăraș" - rev. 2 - Decembrie 2018,

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.1 - Se aprobă îndreptarea erorii materiale din Anexa 1 la H.C.L 11 din data de 30.01.2019 pagina 3, secțiunea 2. 2 Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice - „Obiectivul mai sus menționat al investiției este compus din: Modernizarea a 11 de străzi ce totalizează 6589 metri” față de „Obiectivul mai sus menționat al investiției este compus din: Modernizarea a 11 de străzi ce totalizează 6600 metri”.

Art.2 - Se aprobă îndreptarea erorii materiale din Anexa 1 la H.C.L 11 din data de 30.01.2019 pagina 7, secțiunea 5.1.1 – Descrierea principalelor lucrări de intervenție - „Traseul proiectat are o lungime totală de 6589 m și se suprapune pe traseul străzilor existente” față de „Traseul proiectat are o lungime totală de 6600 m și se suprapune pe traseul străzilor existente” .

Art.3 Se aprobă astfel Anexa 1 la H.C.L 11/2019 actualizată conform îndreptărilor de eroare mai sus descrise, parte integrantă a prezentei hotărâri.

Art.4 – Cu ducerea la îndeplinire a prevederilor prezentei hotărâri se încredințează Primarul Municipiului Făgăraș, SUCACIU GHEORGHE, prin Compartimentul Implementare Proiecte de Finanțare.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

NEGRILĂ ION



CONTRASEMNEAZĂ,

Secretarul municipiului,

LAURA ELENA GIUNCA

Hotărârea s-a adoptat cu **16 voturi pentru și o abținere**
Consilieri în funcție-19
Consilieri prezenți-17

Prezenta hotărâre se comunică:

- 1 ex. Dosarul de sedință
- 1 ex. Colecție
- 1 ex. Prefectură
- 1 ex. Primar
- 1 ex. Secretar
- 1 ex. Compartimentul Implementare Proiecte de Finanțare
- 1 ex. Direcția Buget-Finanțe
- 1 ex. Compartiment Relații cu publicul, arhivă
- 1 ex. Afișare.

Cod: F-50



DESCRIEREA INVESTITIEI

Anexa la HCL

HA-60/2019

Cuprins

1. INFORMATII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTITII.....	2
1.1 Denumirea obiectivului de investitii	2
1.2 Ordonator principal de credite / investitor.....	2
1.3 Ordonator de credite (secundar / tercia).....	2
1.4 Beneficiarul investitiei.....	2
1.5 Elaboratorul documentatiei tehnice de avizare a lucrarilor de investitii	2
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 Principali 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 indicatori de performanta – elemente fizice / capacitati fizice care sa indice atingerea tintei 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

1.1 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 / tertiar)

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 ÎN INTERFERENȚĂ DE BUNURILE

2.1 Analiza situatiei existente si identificarea necesitatilor si a deficientelor

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 asigura 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 asigura 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 greutateii pe osii precum și a agresivității autovehiculelor datorată stării proaste a suprafeței de rulare (dese franări – accelerări), 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 si 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 o 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 (implicat 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 6589 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 Perteza	573
9	I.M. Klein	389
10	Salcamului 1, 2	901+305
11	Uniunii	737

- Sistemul rutier al strazilor este:
 - o **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 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*
 - o **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.

3.1 Particularitati ale amplasamentului

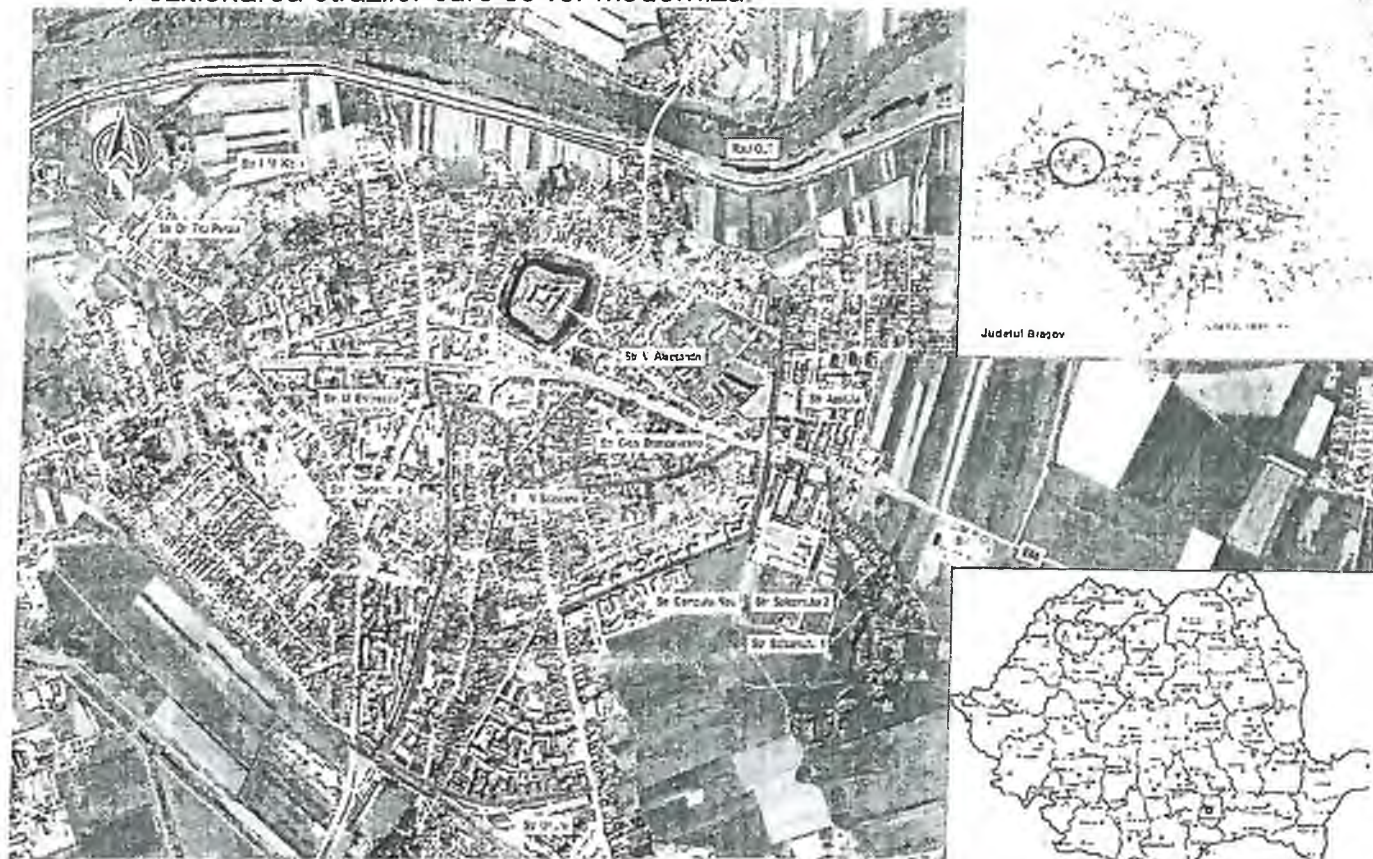
3.1.1 Descrierea amplasamentului

3.1.1.1 Localizare, suprafata terenului, dimensiuni in plan

Municipiul Fagaras, veche asezare urbana si puternic centru comercial, este situat in partea central nordica a depresiunii cu aceleasi nume, delimitata natural de Muntii Fagarasului 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 oraşului de inundatii), in urma incorporarii satului Galati la Fagaras, teritoriul municipiului cuprinde acum si zona de pe malul drept al Oltului.

Pozitionarea strazilor care se vor moderniza



3.2 Caracteristici tehnice si parametri specifici

3.2.1 Categoria si clasa de importanta

Lucrarea ce face obiectul prezentului proiect se încadrează în categoria „C” - Construcții de importanta redusa – în conformitate cu Hotararea Guvernului Romaniei nr 766/1997 „Regulament privind stabilirea categoriei de importanta a constructiilor” si cu „Metodologie de stabilire a categoriei de importanta a constructiilor”, elaborate de INCERC laborator SCB-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 clasa tehnica III. În conformitate STAS 10144 – Străzi. Profiluri Transversale, străzile se încadrează în străzi de categoria II, III și IV.

4.1 Prezentarea solutie de interventie

Concluziile expertizei în cazul străzilor studiate arata ca capacitatea portanta 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 profilului 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 - dezagheț, o capacitate portantă 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 rul 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 îmbrăcămînții un geocompozit antifisură.

Trotuare noi

Soluția I

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



5.1.1 Descrierea principalelor lucrari de interventie

Axa in plan

Traseul proiectat are o lungime totala de 6589 m si se suprapune pe traseul strazilor existente. Axa 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 existenta a strazi. Cresterea vitezei de proiectare presupune expropriieri, fapt ce conduce la cresterea investitiei.

Viteza de proiectare de 25 km/h este restrictionata 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 1.04%.

Razele racordarilor verticale sunt dupa cum urmeaza:

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

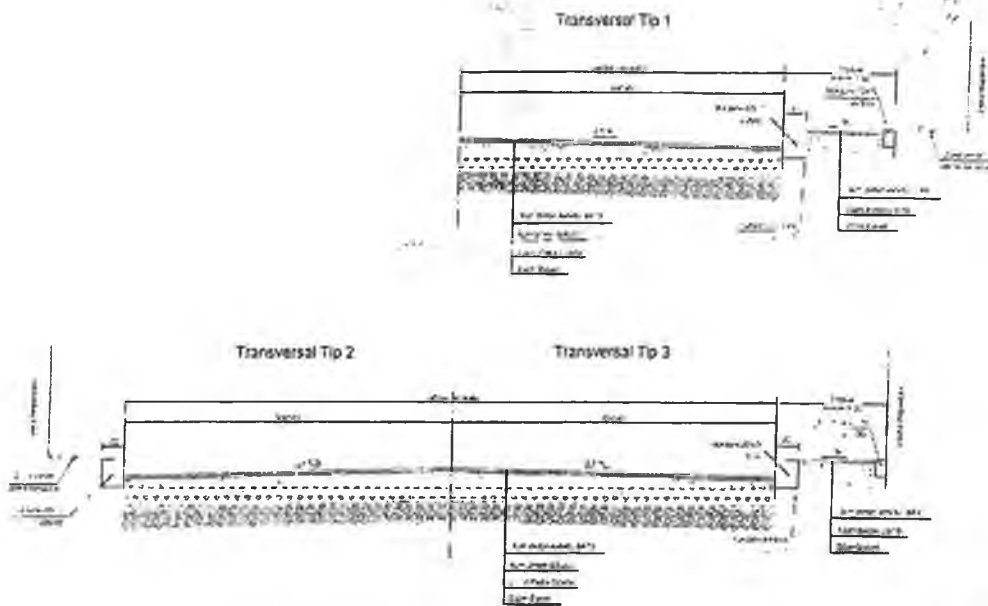
Profil transversal

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 :

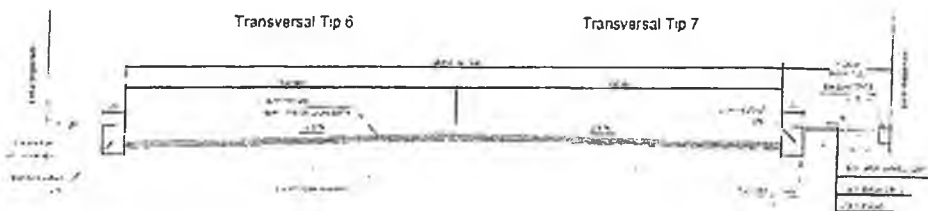
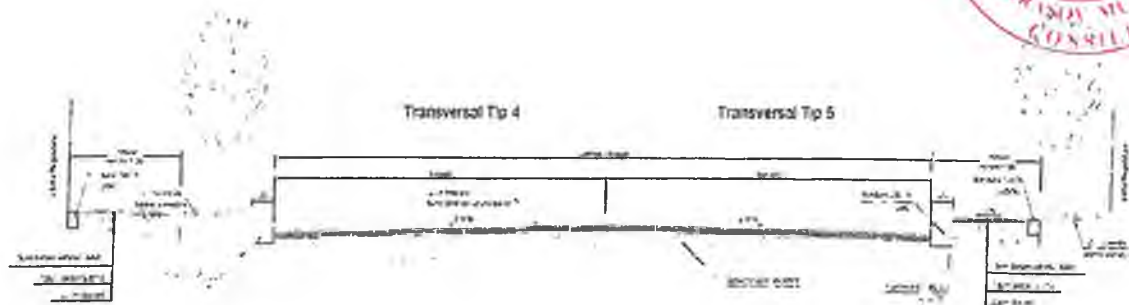
- latime carosabil variabila cuprinsa intre: 3.00m – 6.00m ;
- latime trotuare noi cuprinse intre 2.00m - 4.00m ;
- latime sapatu verde variabila cuprinsa intre : 1.50m – 3.50m.





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 spatiu 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 costurilor unor investitii similar

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

6. SOROSUL TEHNICO-ECONOMIC SI RECOMANDAT

6.1 Principali indicatori tehnico-economici aferenti investitiei

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

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 tinte obiectivului de investitii – 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 investitii , exprimata in luni.

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

