

ROMÂNIA
JUDEȚUL CARAȘ-SEVERIN
ORAȘUL MOLDOVA NOUĂ
CONSILIUL LOCAL

HOTĂRÂRE

**privind aprobarea Documentațiilor faza SF/DALI și a indicatorilor tehnico-economici
afereți obiectivelor de investiții din cadrul proiectului
„Îmbunătățirea calității vieții populației în orașele mici și mijlocii din România, din cadrul
Programului Operational Regional 2014-2020”**

Consiliul Local al Orașului Moldova Nouă întrunit în ședință extraordinară,
Văzând Referatul de aprobare la Proiectul de hotărâre nr. 6682/07.07.2021;

Luând în considerare raportul nr. 6683/07.07.2021 al Compartimentului de resort din cadrul aparatului de specialitate al Primarului, avizul comisiei de specialitate nr. 1 Comisia economico-financiară, protecție mediu și turism a Consiliului Local al orașului Moldova Nouă, înregistrat cu nr. 6772/08.07.2021, avizul comisiei de specialitate nr. 2 Comisia de agricultură, amenajarea teritoriului și urbanism a Consiliului Local al orașului Moldova Nouă, înregistrat cu nr. 6780/08.07.2021, avizul comisiei de specialitate nr. 3 Comisia de învățământ, sănătate și familie, protecție copii, tineret și sport, muncă și protecție socială a Consiliului Local al orașului Moldova Nouă, înregistrat cu nr. 6786/08.07.2021 și avizul comisiei de specialitate nr. 4 Comisia juridică și de disciplină, social-culturală și culte a Consiliului Local al orașului Moldova Nouă, înregistrat cu nr. 6794/08.07.2021,

Având în vedere Ghidul Specific pentru Axa prioritară 13, Prioritatea de Investiții 13.1, Obiectivul specific 13.1: Îmbunătățirea calității populației în orașele mici și mijlocii din România, din cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020.

În conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 907/2016, privind aprobarea conținutului cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice precum și a structurii metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții.

În temeiul structurii art. 129, alin.2, lit. b, alin. 2, lit. d, alin. 4, lit.a și d, alin. 7, lit d, e, k, și lit. m, art. 139 și art. 196, alin. 1, lit. a din Ordonanța de urgență nr 57 din 3 iulie 2019 privind Codul administrativ.

HOTĂRĂȘTE

Art 1. Se aprobă documentația de avizare a lucrărilor de intervenții cu titlul „Extindere teatru de vară prin înființarea și dotarea Centrului Multicultural, oraș Moldova Nouă” din cadrul proiectului „Îmbunătățirea calității vieții populației în orașele mici și mijlocii din România, din cadrul Programului Operational Regional 2014-2020”.

Art 2. Se aprobă indicatorii tehnico-economici aferenți, documentației de avizare a lucrărilor de intervenții cu titlul „Extindere teatru de vară prin înființarea și dotarea Centrului Multicultural, oraș Moldova Nouă” din cadrul proiectului „Îmbunătățirea calității vieții populației în orașele mici și mijlocii din România, din cadrul Programului Operational Regional 2014-2020”, conform Anexei I, parte integrantă a prezentei hotărâri.

Art 3. Se aprobă descrierea sumară a investiției propuse prin documentația de avizare a lucrărilor de intervenții cu titlul „Extindere teatru de vară prin înființarea și dotarea Centrului

Multicultural, oraș Moldova Nouă” din cadrul proiectului „Îmbunătățirea calității vieții populației în orașele mici și mijlocii din România, din cadrul Programului Operational Regional 2014-2020”, conform Anexei II, parte integrantă a prezentei hotărâri.

Art 4. Se aprobă documentația de avizare a lucrărilor de intervenții cu titlul „Îmbunătățirea infrastructurii de transport rutier intermodal în zona de frontieră în localitatea Moldova Nouă” din cadrul proiectului „Îmbunătățirea calității vieții populației în orașele mici și mijlocii din România, din cadrul Programului Operational Regional 2014-2020”.

Art 5. Se aprobă indicatorii tehnico-economici aferenți documentației de avizare a lucrărilor de intervenții cu titlul „Îmbunătățirea infrastructurii de transport rutier intermodal în zona de frontieră în localitatea Moldova Nouă” din cadrul proiectului „Îmbunătățirea calității vieții populației în orașele mici și mijlocii din România, din cadrul Programului Operational Regional 2014-2020”, conform Anexei III, parte integrantă a prezentei hotărâri.

Art 6. Se aprobă descrierea sumară a investiției propuse prin documentația de avizare a lucrărilor de intervenții cu titlul „Îmbunătățirea infrastructurii de transport rutier intermodal în zona de frontieră în localitatea Moldova Nouă” conform Anexei IV, parte integrantă a prezentei hotărâri.

Art. 7. Se aprobă studiul de fezabilitate cu titlul „Înființare spații verzi adiacente centrului multicultural, orașul Moldova Nouă” din cadrul proiectului „Îmbunătățirea calității vieții populației în orașele mici și mijlocii din România, din cadrul Programului Operational Regional 2014-2020”.

Art 8. Se aprobă indicatorii tehnico-economici aferenți studiului de fezabilitate cu titlul „Înființare spații verzi adiacente centrului multicultural, orașul Moldova Nouă” din cadrul proiectului „Îmbunătățirea calității vieții populației în orașele mici și mijlocii din România, din cadrul Programului Operational Regional 2014-2020”, conform Anexei V, parte integrantă a prezentei hotărâri.

Art 9. Se aprobă descrierea sumară a investiției propuse prin documentația de avizare a lucrărilor de intervenții cu titlul „Înființare spații verzi adiacente centrului multicultural, orașul Moldova Nouă” din cadrul proiectului „Îmbunătățirea calității vieții populației în orașele mici și mijlocii din România, din cadrul Programului Operational Regional 2014-2020”, conform Anexei VI, parte integrantă a prezentei hotărâri.

Art. 10. La data intrării în vigoare a prezentei hotărâri își încetează aplicabilitatea Hotărârea Consiliului Local nr. 204 / 07.10.2020.

Art. 11. Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează Primarul orașului, Sericiul Investiții și Proiecte Europene și Compartimentul Buget-Contabilitate.

Art. 12. Prezenta hotărâre se comunică și intră în vigoare conform prevederilor legale.

Nr. 55
Data 08.07.2021
Moldova Nouă

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
Consilier BÂNDU IONEL



CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR GENERAL,
Jr. CIOVELA FLORIN IOAN

**PROCEDURI OBLIGATORII ULTERIOARE ADOPTĂRII HOTĂRĂRII
CONSILIULUI LOCAL NR. 55/08.07.2021**

Nr. crt.	Operatiuni efectuate	Data ZZ/LL/AN	Semnătura persoanei responsabile să efectueze procedura
0	1	2	3
1	Adoptarea hotărârii s-a făcut cu o majoritate: o simplă x absolută o calificată		
2	Comunicarea către primar		
3	Comunicarea către prefectul județului		
4	Aducerea la cunoștință publică		
5	Comunicarea, numai în cazul celei cu caracter individual		
6	Hotărârea devine obligatorie sau produce efecte juridice, după caz.		



Indicatorii tehnico-economici

indicatorii tehnico-economici aferenți, documentației de avizare a lucrărilor de intervenții cu titlul „Extindere teatru de vară prin înființarea și dotarea Centrului Multicultural, oraș Moldova Nouă” din cadrul proiectului „Îmbunătățirea calității vieții populației în orașele mici și mijlocii din România, din cadrul Programului Operational Regional 2014-2020”

Amplasament: Loc. MOLDOVA VECHЕ, STRADA DUNĂRII, JUDEȚUL CARAȘ-SEVERIN

	Valoare fara TVA lei	TVA	Valoare cu TVA
TOTAL GENERAL	15.968.029,10	2.970.634,19	18.938.663,30
din care C + M	12.972.881,75	2.464.847,53	15.437.729,29

1. Durata de executie lucrari de constructii este de: 19 luni

2. Capacități (în unități fizice și valorice)

Sc demisol = 110,70 mp
Sc parter = 1.919,50 mp
Sc et. 1 = 1.455,75 mp
Sc ER 1 = 93,80 mp
Sc desf. total = 3.579,75 mp
S desf. Total = 3.580,00 mp (cu rotunjiri)

3. Număr de locuri de muncă create în faza de operare: Nu este cazul.

**Șef Serviciu Investiții și Proiecte Europene,
Ing. BRATU LIVIU MIHĂIȚĂ**





DESCRIEREA SUMARA A INVESTIȚIEI

Date generale

Denumirea obiectivului de investiții

„Extindere teatru de vară prin înființarea și dotarea Centrului Multicultural, oraș Moldova Nouă” din cadrul proiectului „Îmbunătățirea calității vieții populației în orașele mici și mijlocii din România, din cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020”

Amplasamentul (județul, localitatea, strada, numărul)

Loc. MOLDOVA VECHIE, STRADA DUNĂRII, JUDEȚUL CARAȘ-SEVERIN

Titularul investiției

ORAȘUL MOLDOVA NOUĂ

Beneficiarul investiției

ORAȘUL MOLDOVA NOUĂ

Elaboratorul documentației

SC CUBART SRL – CUI 155797, B-dul.DACIA NR.62, LOCALITATEA ORADEA, JUDEȚUL BIHOR

Descrierea sumara a investiției

Situația existentă.

Teatrul de vara este degradat, nu s-au organizat activități culturale de ani de zile și nu mai poate sustine activități culturale în aceasta condiție. Acces este direct din str.Dunarii. Actuala clădire este formată din 3 corpuri după cum urmează: 2 corpuri existente în regim P+1E dispuse la strada, și un al treilea corp P+1E în partea opusă spre limita proprietății, propus spre demolare, delimitarea este făcută cu un gard zidit din caramida. Utilitățile sunt prezente în incintă, energie electrică, alimentare cu apă potabilă, canalizare și se racordează din str.Dunarii. Cele 2 corpuri de clădire de la strada funcționează ca birouri, al treilea este într-o stare avansată de degradare, incinta este degradată.

Tinerii din Moldova Noua participă activ la competiții sportive, culturale naționale cu rezultate notabile, viitorul orașului depinde de dezvoltarea lor, iar un spațiu adecvat pentru aceste activități ar susține efortul lor în aceste competiții și în dezvoltarea lor individuală. Orașul se poate îmbogăți cu spații adecvate pentru activități socio-culturale, cum ar fi o bibliotecă sau un muzeu sau o sală de spectacole și privește cu speranță spre viitor când acest oraș va fi și unul turistic.

Centrul multicultural se va adresa în mod special tinerilor și se vor putea desfășura activități persoane sau ONG-uri care organizează cursuri, ateliere sau concursuri în diferite discipline socio-culturale. Sala de spectacole are 104 locuri (din care 4 locuri pentru persoane cu dizabilitati locomotorii) și poate găzdui concerte, teatru, recitaluri, dar și alte tipuri de manifestări culturale.

Terenul pe care se afla teatrul de vara este situat pe str.Dunarii în loc.Moldova Veche, în intravilanul localitatii cu CF 32837 si CF 32727. Extinderea teatrului de vara prin infiintarea centrului multicultural în regim D+P+1E+1ER cu suprafetele:

Sc demisol	= 110,70 mp
Sc parter	= 1.919,50 mp
Sc et. 1	= 1.455,75 mp
Sc ER 1	= 93,80 mp
Sc desf. total	= 3.579,75 mp
S desf. total	= 3 580,00 mp (cu rotunjiri)

Construcția viitoare are o forma dreptunghiulara cu dimensiuni de gabarit de aprox. 35X58m.

Construire centru multicultural: Prin tema de proiectare si prin proiectul de arhitectura numarul 9/2021,intocmit de SC. Cubart SRL, propune construirea unui centru multicultural cu urmatoarele functiuni:

- Demisol: zona tehnica
- Parter: sala spectacole, amfiteatru, biblioteca, muzeu, spatii de circulatie
- Etaj: sali de curs, biblioteca, ateliere, spatiu administrativ
- Etaj retras: se propune a se executa sub forma unei terase circulabile acoperite partial care sa cuprinda spatii recreative exterioare, cum ar fi expozitii si prezentari. Solutia constructiva se prezinta dupa cum urmeaza:

Demisol: conform studiului geotehnic numarul 4643/2018 intocmit de SC. Geosond SRL, s-au constatat deficiente asupra terenului de fundare cu cota recomandata de -5 metri fata de CTN, astel pentru o eficientzare a costurilor de fundare si a optimizarii solutiei tehnice s-a adoptat varianta construirii unui demisol dispus pe un radier general cu grosime variabila asezat pe un strat de balast compactat peste care se aplica un strat de beton de egalizare. Peretii exteriori ai demisolului sunt executati din diafragme de beton armat cu stalpi inglobati pentru descarcarea grinzilor. In interiorul demisolului sunt dispusi stalpi din beton armat cu sectiune patrata la stalpii perimetralti si sectiune circulara la stalpii interiori care nu se inglobeaza in pereti. Planseul se va executa din grinzi din beton armat monolit dispuse pe stalpi denumite generic si grinzi principale, iar pentru reducerea sectiunii planseului se introduc grinzi secundare care descarca pe grinzile principale. Planseul se va executa din beton armat monolit. Toate sectiunile prezentate in plansele anexe s-au propus in urma calculului de predimensionare. Peretii interiori ai demisolului se vor executa din zidarie despartitoare neportanta sau pereti usori tip gips carton. Accesul in demisol se va efectua din exteriorul cladirii prin scari din beton armat.

Parterul: Parterul se propune a se executa din stapi din beton armat de sectiuni diferite in functie de deschiderea si pozita acestora, astfel, fatada dinspre Dunare (sud) si fatada vest va avea stalpi din beton armat in sectiune circulara, stalpii interiori vor fi in sectiune patrata si circulara. Grinzile se vor executa din beton armat monolit si vor forma o retea comupsa din grinzi

principale si grinzi secundare. Golul pentru golurile de scari se va borda cu grinzi din beton armat. Planseul se va executa din beton armat. Peretii exteriori se vor executa din zidarie neportanta placati cu polistiren grafitat. Peretii interiori si de compartimentare se vor realiza din giips carton. Circulatia pe verticala intre demisol si parter si parter si etaj respectiv etajul retras va fi asigurata prin scari din beton armat. Pentru accesibilitatea persoanelor cu handicap locomotor si deplasarea materialelor si a bunurilor este prevezut un lift de la parter pana la terasa circulabila. Accesul la parter se va executa din scari din beton armat.

Etajul: Se prevede a se executa din stalpi din beton armat in sectiune circulara si patrata, ginzi principale si secundare din beton armat, si planseu din beton armat. Peretii interiori se prevede a se executa din gips carton. Circulatia pe verticala va fi asigurata prin scari din beton armat.

Terasa circulabila sau etajul retras: Se prevede a se executa din stalpi din beton armat, pe care vor descarca grinzi. Peste grinzi se va prevedea o placa din beton armat tip invelitoare. Circulatia pe verticala va fi asigurata prin scari metalice si din beton armat.

Accesul persoanelor cu disabilitati, pe orizontala este asigurat prin rampe și un lift de 4 persoane pentru circulatia pe verticala cu statii de la parter pana la etajul retras. Astfel se asigura un acces facil și persoanelor cu disabilitati în toată clădirea.

**Întocmit,
Dragnea Bogdan**





Indicatorii tehnico-economici
afereți documentației de avizare a lucrărilor de intervenții cu titlul „Îmbunătățirea
infrastructurii de transport rutier intermodal în zona de frontieră în localitatea
Moldova Nouă” din cadrul proiectului „Îmbunătățirea calității vieții populației în
orașele mici și mijlocii din România, din cadrul Programului Operational Regional 2014-2020”

Amplasament: Loc. MOLDOVA VECHE, STRADA DUNĂRII, JUDEȚUL CARAȘ-SEVERIN

	Valoare fara TVA lei	TVA	Valoare cu TVA
TOTAL GENERAL	3.252.117,50	614.153,63	3.866.271,13
din care C + M	2.955.000,00	561.450,00	3.516.450,00

1. Durata de executare lucrărilor de construcții este de: 12 luni

2. Capacități (în unități fizice și valorice)

Suprafața construită este de aprox 13.900 mp.

Suprafața construită desfășurată este de aprox 13.900 mp.

3. Indicatori

Indicatori	U.M.	Cantitate
Lungime drumuri	km	1,64
Parte carosabilă	m	4,50/5,50/6,00/7,00/13,50
Lungime pistă biciclete	m	1520,00
Lațime pistă	m	2,00/3,00

4. Număr de locuri de muncă create în faza de operare: Nu este cazul.

Șef Serviciu Investiții și Proiecte Europene,
Ing. BRATU LIVIU MIHĂIȚĂ



DESCRIEREA SUMARA A INVESTIȚIEI

Date generale

1.1 Denumirea obiectivului de investiții

„Îmbunătățirea infrastructurii de transport rutier intermodal în zona de frontieră în localitatea Moldova Nouă”

1.2 Amplasamentul (județul, localitatea, strada, numărul)

Loc. MOLDOVA VECHĂ, STRADA DUNĂRII, JUDEȚUL CARAȘ-SEVERIN

1.3 Titularul investiției

ORAȘUL MOLDOVA NOUĂ

1.4 Beneficiarul investiției

ORAȘUL MOLDOVA NOUĂ

1.5 Elaboratorul documentației

SC EUROENGINEERING TIMIȘOARA SRL – LOCALITATEA TIMIȘOARA, STR. C.T. PETRESCU, NR. 4, PARTER, CAMERA 1, AP. 1, JUDEȚUL TIMIȘ

Descrierea sumara a investiției

Analiza situației existente și identificarea necesităților și a deficiențelor

Drumurile propuse pentru reabilitare se înscriu în rețeaua de drumuri urbane de pe teritoriul administrativ al orașului Moldova Nouă, în sensul ordinului Ministerului Transporturilor nr. 45/1998, prioritatea în reabilitare decurgând funcțional, în principal din:

- întinderea și densitatea zonelor de locuit existente;
- asigurarea legăturii locuitorilor cu drumul național DN 57;
- reducerea consumului de carburanți și micșorarea cantităților de noxe emise;
- necesitatea și posibilitatea reducerii unor puncte de conflict.

În conformitate cu ridicările topografice și tema de proiectare, lungimea totală a drumurilor ce vor fi modernizate este de 1640,00 m și este formată din străzi în localitatea Moldova Veche, orașul Moldova Nouă precum strada Dunării cu lungimea L=1475,00 m și strada sper port cu lungime L=165,00 m.

În cadrul proiectului s-a prevăzut și o pistă de biciclete de la intersecția cu drumul național DN57 până la căpetania portului având o lungime de 1520,00 m în vederea asigurării circulației cicliste în condiții de siguranță și confort. Pe o lungime de 278,00 m de la km 0+000,00 până la 0+278,00 pista de biciclete este prevăzută lângă trotuar pe partea dreaptă având o lățime de 2,00 m iar de la km 0+278,00 până la la final la km 1+520,00 pista este prevăzută pe partea carosabilă având sectoare cu lățimi de 2,00 m și 3,00 m.

Strada care face obiectul acestui proiect are un strat de rulare cu îmbrăcăminte din beton de ciment, care prezintă degradări de tipul faianțarilor puternic dezvoltate, rețele de fisuri pe

toate direcțiile, cedări, gropi. Pe strada s-au făcut reparații în timp, cu îmbrăcăminte asfaltică, care arata rău, sunt exfoliate și au apărut multe gropi pe zona acestora.

Lucrările preconizate a se realiza au în vedere asigurării accesului vehiculelor pe toată perioada anului.

Din punct de vedere al asigurării cerințelor esențiale de calitate în construcții, drumurile care fac obiectul prezentei documentații, nu asigură condițiile necesare desfășurării unui trafic auto în condiții de siguranță și confort, de aceea se recomandă reabilitarea lor. Totodată se recomandă o viteză de circulație de 30 km/h pe sectorul de drum proiectat.

Dincolo de rolul de satisfacere a necesităților de transport de oameni sau bunuri în bune condițiuni, drumurile au și rol de sistematizare, iar o rețea modernizată sporește aspectul estetic al orașului. De asemenea se evidențiază și aspectele de mediu, o rețea modernă ducând la scăderea nivelului de zgomot și vibrații, înlăturarea apariției prafului și reducerea consumului de combustibili.

Intervenția urgentă cu lucrări de reabilitare executate la nivelul sistemului rutier este oportună și necesară, aflându-se pe lista de priorități a orașului.

Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Din punct de vedere al dezvoltării durabile a orașului, amenajarea drumurilor va avea efecte pozitive în special prin:

- Reducerea timpului de deplasare a locuitorilor către zonele de interes;
- Reducerea cheltuielilor cu consumul de combustibili;
- Reducerea noxelor poluante și a prafului;
- Creșterea gradului de accesibilitate la procesul de învățământ a elevilor;
- Reducerea timpului de intervenție a pompierilor, poliției, salvării, etc având ca efecte salvarea de vieți omenești și bunuri.

Modernizarea străzii Dunării din Orașul Moldova Nouă, județul Caraș-Severin, supusă expertizei se va realiza cu structură de rezistență calculată de către proiectant, funcție de caracteristicile terenului de fundare, zonei climatice, regimului hidrologic și a traficului actual și de prognoză (determinat conform AND 584-2012).

În principiu, deoarece alcătuirea structurii de rezistență va rezulta prin calculul de dimensionare, recomand următoarele soluții tehnice posibile pentru realizarea modernizării străzii expertizate, funcție de alcătuirea complexelor rutiere existente și de tehnologiile aplicate curent în zona investiției, pentru o perioadă de perspectivă 7-10 ani:

Varianta I

1.1 Sector 1 - Str. Dunării Tr. I între DN57 și intersecția cu str.George Coșbuc

Se recomandă să se frezeze stratul de beton existent, în vederea reciclării sale. Dedesubt rămâne umplutura existentă (fundația), conform studiului geotehnic.

Structura rutieră aplicată va fi următoarea:

- 20 cm reciclarea stratului de beton de ciment, conform AND 532 “Normativ privind reciclarea la rece a îmbrăcăminte rutiere”
- 8 cm BA31.5 baza 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008;
- 4 cm BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008.

1.2 Sector 2- Str. Dunării Tr. I între intersecția cu str.George Coșbuc și bucla spre port

Mai întâi se repară îmbrăcămintea existentă de beton conform normativului AND547/2013.

Apoi se recomandă să se execute astfel:

- 2-3 cm strat de reprofilare / egalizare din mortar asfaltic sau mixtură tip BA8 rul 50/70;
- geocompozit antifisură;
- 6 cm BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008.

1.3 Str. Dunării Tr. II (Str.Port) pe primii 60 m structură rutieră nouă:

- 30 cm balast conform prevederilor STAS 6400-84 si SR EN 13242+A1:2008;
- 20 cm strat de bază din balast stabilizat conform 10473-1/87;
- 8 cm BA31.5 baza 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008 până la nivelul reprofilării/egalizării;
- 6 cm BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008.

1.4 Str.Dunării Tr. II (Str.Port) pe restul sectorului:

Mai întâi se repară îmbrăcămintea existentă de beton conform normativului AND547/2013.

Apoi se recomandă să se execute astfel:

- 2-3 cm strat de reprofilare / egalizare din mortar asfaltic sau mixtură tip BA8 rul 50/70;
- geocompozit antifisură;
- 6 cm BA16 rul 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008.

Stratul asfaltic de uzură (BA16 rul 50/70) precum și geocompozitul (cu rezistențe minime de întindere transversale și longitudinale de 50 KN/m și elongație minimă de 2%) se vor așterne pe toată lățimea părții carosabile, după realizarea celorlalte lucrări menționate mai sus.

Carosabilul va fi încadrat cu borduri de beton montate pe fundație din beton.

Structura rutieră va fi întreținută prevederilor Normativului AND 554.

Varianta II structură nouă

Săpătură generală;

Așternere strat de balast în grosime de min.30 cm pe toata lățimea părții carosabile;

Așternere strat de balast stabilizat în grosime de min. 20 cm pe toata lățimea părții carosabile, conf. 10473/1-87;

Așternere îmbrăcăminte asfaltică AB31,5 în grosime de 8 cm conform AND605/revizia 1 – 2014 sau BA 31,5 baza 50/70 conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008;

Așternere îmbrăcăminte asfaltică BA16 în grosime de 6 cm, conform AND605/revizia 1, sau BA16 rul 50/70 – conform SR EN 13108-1:2006; SR EN 13108-1:2006/AC:2008;

Capacitatea portantă și gradul de compactare la nivelul superior al terasamentelor va fi stipulată prin caietele de sarcini ale documentației tehnice care urmează să fie elaborată, conform normativelor în vigoare: AND 530, Indicativ CD31-2002 etc.

Capacitatea portantă la nivelul stratului de balast va fi conform prevederilor normativului CD31-2002, iar cea pe stratul de piatră spartă va fi stipulată în Caietul de Sarcini al documentației faza PT.

Avantajele Variantei I in comparatie cu Varianta II

- Costuri ale investiției inițiale mai reduse;
- Creșterea ratei interne de rentabilitate;
- Durată de execuție a lucrărilor redusă;

În urma analizării celor două variante expertul tehnic recomandă Varianta I.

Nu trebuie uitat faptul că expertul tehnic a indicat grosimi minime orientative pentru straturile structurii rutiere. Grosimea finală a structurii rutiere va rezulta așa cum am amintit și mai sus, după finalizarea calculului la acțiunea îngheț-dezghetului.

Scurgerea apelor

Scurgerea apelor se va realiza în primul rând prin pantele transversale și longitudinale.

Se vor amenaja la marginea platformei dispozitive de colectare și scurgere a apelor de suprafață (rigole, canalizare cu guri de scurgere) cu secțiune protejată-din beton, sau se vor menține dispozitivele existente care se vor decolmata, conform STAS 10796/1-77, STAS 10796/2-79 și STAS 10796/3-88, ținând seama de capacitățile de scurgere a debitelor apelor meteorice, natura terenului și de caracteristicile geometrice ale lucrării. Scurgerea apelor se va realiza în primul rând prin pantele transversale și longitudinale.

În zonele unde există dispozitive de colectare și evacuare a apelor pluviale acestea se vor decolmata iar în zonele unde sunt inexistente se prevăd geigere pentru a asigura scurgerea apelor .

Tronsonul prevăzut cu geigere are o lungime de $L = 568,00$ m din care $153,00$ m se afla în zona verde și $415,00$ m în zona carosabilă. Rețeaua de geigere propuse se va racorda la rețeaua de canalizare existentă. Se vor utiliza geigere cu diametru $D_i = 500$ mm și conducte tip PVC SN4 cu diametru de 160 mm , 200 mm și 250 mm. La capatul rețelei de geigere in zona portului se va amplasa un separator de hidrocarburi pentru separarea apei de materialul grosier.

Pe zona carosabilă structura rutieră se va reface astfel:

- 20 cm strat de balast stabilizat ;
- 30 cm strat de fundație din balast ;

Accese la proprietăți

Accesele existente vor fi menținute.

În cazul acestui proiect de investiții au fost luate în considerare două alternative (scenarii) tehnico-economice prin care obiectivele propuse pot fi realizate:

- a) Alternativa cu ranforsarea structurii existente
- b) Alternativa cu structură rutieră nouă

Aceste două variante au fost supuse unei comparații pe baza unei analize multicriteriale, considerându-se 22 de criterii de evaluare, fiecare dintre acestea cu un punctaj cuprins între 1 și 5, după cum reiese din tabelul următor:

Nr. crt.	Criterii de analiza și selecție alternative	Structura rutieră ranforsată	Structura rutieră nouă
1	Durata de exploatare - mare/mică (5/1)	4	5
2	Raport Preț investiție inițială / Trafic satisfăcut - bun/slab (5/1)	5	5
3	Raport Utilizare / Aliniament sau Curbă - bun/slab (5/1)	5	5
4	Raport Utilizare / Temperatura mediu ambiant - bun/slab (5/1)	4	4
5	Raport Rezistență la uzură/ Trafic - mare/mic (5/1)	5	5
6	Rezistență la acțiunea agenților petrolieri - da/nu (5/1)	5	5
7	Poluarea în execuție - nu/da (5/1)	4	4

8	Poluarea în exploatare - nu/da (5/1)	5	5
9	Avantaj/dezavantaj culoare în exploatarea nocturna (5/1)	5	5
10	Necesită utilaje specializate de execuție - nu/da (5/1)	3	3
11	Necesită adaptare trafic la execuție - nu/da (5/1)	2	1
12	Durata de la punerea în operă până la darea în trafic - mică/mare (5/1)	4	4
13	Necesită execuția și întreținerea rosturilor - nu/da (5/1)	1	1
14	Poate prelua creșteri de trafic prin creșteri de capacitate portantă - ușor/greu (5/1)	1	2
15	Execuția poate fi etapizată - da/nu (5/1)	3	3
16	Riscuri de execuție - nu/da (5/1)	3	1
17	Corecțiile în execuție se fac - ușor/greu (5/1)	4	2
18	Confortul la rulare (lipsa rosturi transversale) - mare/mic (5/1)	5	5
19	Execuție facilă pe sectoare cu elemente geometrice (raze mici, supralărgiri) - da/nu (5/1)	5	5
20	Creșterea rugozității prin aplicarea de tratamente bituminoase se poate face - da/nu (5/1)	5	5
21	Cheltuieli de întreținere pe perioada de analiză (30 ani) - mici/mari (5/1)	5	2
22	Cheltuieli investiționale (valoarea inițială a investiției)	4	1
TOTAL:		88	81

În urma punctajelor realizate, și anume:

- Structura rutieră ranforsată – 88 puncte

- Structura rutieră nouă – 81 puncte

se califică structura rutieră ranforsată, realizată cu îmbrăcămintă asfaltică.

Varianta recomandată de către elaborator este deci varianta a)

Această variantă presupune realizarea modernizării complete a drumurilor propuse prin acest proiect, prin realizarea următoarelor lucrări specifice:

- realizare suprafață carosabilă cu îmbrăcămintă asfaltică

- evacuare ape pluviale prin rigole deschise/geigere/ șanțuri existente decolmatate

Analiza multicriterială a variantelor de alcătuire a structurii rutiere a comparat avantajele și dezavantajele structurilor ranforsate față de realizarea unei structurii rutiere noi .

Acestea sunt prezentate în continuare:

AVANTAJELE STRUCTURILOR RUTIERE NOI

❖ Durata de exploatare ușor sporită față de structurile ranforsate

❖ Înlăturarea oricăror efecte negative sau defecțiuni aflate în stare latentă în zestrea existentă

DEZAVANTAJELE STRUCTURILOR RUTIERE NOI

- ❖ Durată de realizare mult sporită față de soluția cu ranforsare
- ❖ Costuri investiționale considerabil mai mari
- ❖ Eliminarea zestrei drumurilor, zestre supusă principiului consolidării succesive
- ❖ Traficul trebuie adaptat la execuție - circulație numai pe o bandă
- ❖ Posibilitatea întreruperii rețelelor de utilități, cauzate de defecțiuni cauzate de execuția lucrării.

AVANTAJELE STRUCTURILOR RANFORSATE

- ❖ Costuri reduse ale investiției în raport cu realizarea unei structuri rutiere noi
- ❖ Avantajele deținute de realizarea unei structuri rutiere noi
- ❖ Utilizarea zestrei existente
- ❖ Nu se intervine pe zone în care există rețele de utilități ce ar putea fi afectate
- ❖ Durata mult mai scurtă de realizare

DEZAVANTAJELE STRUCTURILOR RANFORSATE

- ❖ Durată de exploatare sensibil mai scurtă față de structura rutieră nouă. Si din acest punct de vedere structura rutieră ranforsată este mai rentabilă.

b) descrierea, după caz, și a altor categorii de lucrări incluse în soluția tehnică de intervenție propusă, respectiv hidroizolații, termoizolații, repararea/înlocuirea instalațiilor/echipamentelor aferente construcției, demontări/montări, debransări/bransări, finisaje la interior/exterior, după caz, îmbunătățirea terenului de fundare, precum și lucrări strict necesare pentru asigurarea funcționalității construcției reabilitate;

Principalele lucrări auxiliare investiției sunt cele de terasamente și de spargere a betoanelor.

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

Proiectul este adaptat normelor tehnologice și măsurilor recomandate de Uniunea Europeană și legislația națională.

De asemenea au fost analizate și estimate riscurile de natură financiară, de administrare și management generate de proiect. Se consideră ca acestea sunt reduse ca pondere. Beneficiarul obiectivului investițional, orașul Moldova Nouă prezintă o capacitate de management și de implementare a proiectului corespunzătoare cu cerințele actuale.

Riscurile de natură financiară și politice dar și cele referitoare la forța majoră au fost evaluate în cadrul estimării costurilor investiționale. În interiorul Devizului General estimativ pentru acestea s-a prevăzut o valoare procentuală de 10% din costul direct de investite. În acest mod sunt asigurate condițiile normale de desfășurare a următoarelor faze de proiectare și mai ales de execuție.

Riscurile asociate proiectului se pot clasifica astfel:

Tehnice:

- Proasta execuție a lucrării
- Lipsa unei supervizări bune a desfășurării lucrării
- Apariția calamităților

Financiare:

- Neaprobarea finanțării
- Întârzierea plăților

Legale:

- Nerespectarea procedurilor legale de contractare a firmei pentru execuția lucrării

- Nerespectarea legislației în vigoare pe perioada execuției

Instituționale:

- Lipsa colaborării instituționale
- Lipsa capacității unei bune gestionări a resurselor umane și materiale

Riscurile legate de realizarea proiectului care pot apărea pot fi de natură internă și externă.

- **Internă** – pot fi elemente tehnice legate de îndeplinirea realistă a obiectivelor și care se pot minimiza printr-o proiectare și planificare riguroasă a activităților
- **Externă** – nu depind de beneficiar dar pot fi contracarate printr-un sistem adecvat de management al riscului.

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

Nu este cazul.

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

Indicatori

Indicatori	U.M.	Cantitate
Lungime drumuri	km	1,64
Parte carosabilă	m	4,50/5,50/6,00/7,00/13,50
Lungime pistă biciclete	m	1520,00
Lațime pistă	m	2,00/3,00

Întocmit,





Indicatorii tehnico-economici

indicatorii tehnico-economici aferenți, studiului de fezabilitate cu titlul „Înființare spații verzi adiacente centrului multicultural, orașul Moldova Nouă” din cadrul proiectului „Îmbunătățirea calității vieții populației în orașele mici și mijlocii din România, din cadrul Programului Operational Regional 2014-2020”

Amplasament: Loc. MOLDOVA VECHIE, STRADA DUNĂRII, JUDEȚUL CARAȘ-SEVERIN

	Valoare fara TVA lei	TVA	Valoare cu TVA
TOTAL GENERAL	1.378.635,10	251.609,80	1.630.244,90
din care C + M	1.013.040,00	192.477,60	1.205.517,60

1. Durata de executare lucrări de construcții este de: 12 luni

2. Capacități (în unități fizice și valorice)

suprafața studiată : 21.944,00 mp
pavilion în regim de înălțime D+P Sc desf. : 116,50 mp
total spații verzi : 12.500,00 mp
platforme și alei nou create/reabilitate : 9.444,00 mp
alei existente : 5.529,00 mp
alei nou create : 4.199,00 mp
alei ce se desfac : 167,00 mp
spații verzi nou create : 11.515,00 mp
spații verzi existente la care nu se intervine : 868,50 mp

3. Număr de locuri de muncă create în faza de operare: Nu este cazul.

**Șef Serviciu Investiții și Proiecte Europene,
Ing. BRATU LIVIU MIHĂIȚĂ**



DESCRIEREA SUMARA A INVESTIȚIEI

Date generale

Denumirea obiectivului de investiții

„Înființare spații verzi adiacente centrului multicultural, orașul Moldova Nouă” din cadrul proiectului „Îmbunătățirea calității vieții populației în orașele mici și mijlocii din România, din cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020”

Amplasamentul (județul, localitatea, strada, numărul)

Loc. MOLDOVA VECHĂ, STRADA DUNĂRII, JUDEȚUL CARAȘ-SEVERIN

Titularul investiției

ORAȘUL MOLDOVA NOUĂ

Beneficiarul investiției

ORAȘUL MOLDOVA NOUĂ

Elaboratorul documentației

SC CUBART SRL – CUI 155797, B-dul.DACIA NR.62, LOCALITATEA ORADEA, JUDEȚUL BIHOR

Descrierea sumara a investiției

Situația existentă.

Terenul vizat conform C.F. nr. 32887 și C.F. nr. 32727 cu o suprafață studiată de 21.944,00 mp este un spațiu urban aflat pe malul Dunării și străjuit de str.Dunării. De-a lungul Str. Dunării și pe parcela vizată sunt amenajate parcuri auto. Terenul vizat este amenajat în partea de Sud al arealului cu alei și platforme pentru spectacole și spații verzi, o alee pe faleza Dunării și stalpi de iluminat, mobilier urban. În partea de Nord în jurul bisericii și sălii de sport spațiul verde lipsește cu desăvârșire, sunt zone cu pământ ce alternează cu buruieni, un spațiu urban nedefinit, nevalorificat și o platformă betonată ce se folosește ca parcare.

Prezentul proiect este o cale viabilă care face posibilă rezolvarea unor mari deziderate ale locuitorilor, astfel:

- răspunde cererilor locuitorilor care manifestă un interes deosebit pentru locurile de recreere;
- vine în întâmpinarea unei prevederi a Uniunii Europene referitoare la suprafața 26 mp/spațiu verde/cap de locuitor;
- realizarea obiectivului de investiție va asigura optimizarea calității vieții și a gradului de confort prin dezvoltarea și modernizarea spațiilor publice urbane degradate;

– mobilitate crescuta, prin amenajarea pistelor de biciclete.

Se propune amenajarea unei suprafete cu spatii verzi noi, alei pietonale si carosabile, piste pentru biciclete, spatiu de joaca pentru copii si dotare cu mobilier urban, cistele de apa si fantani, se vor utiliza parcarile auto existente.

Se pastreaza amenajarea existenta (alei dalate, spatii verzi in Sud-ul arealului) si mobilierul urban si se completeaza in zona de Nord al arealului cu alei si spatii verzi noi.

suprafata studiata	:	21.944,00 mp
pavilion in regim de inaltime D+P Sc desf.	:	116,50 mp
total spatii verzi	:	12.500,00 mp
platforme si alei nou create/reabilitate	:	9.444,00 mp
alei existente	:	5.529,00 mp
alei nou create	:	4.199,00 mp
alei ce se desfac	:	167,00 mp
spatii verzi nou create	:	11.515,00 mp
spatii verzi existente la care nu se intervine	:	868,50 mp

Spatiul urban este organizat dupa doua axe de circulatie paralela strabatute de alei perpendiculare ce fac legatura fluviu Dunarea-oras, se vor planta arbori si arbusti si se va delimita locul de joaca pentru copii.

Întocmit,
Dragnea Bogdan

