

ROMANIA  
JUDEȚUL VRANCEA  
CONSILIUL LOCAL BORDEȘTI

HOTĂRĂREA NR. 58  
Din 04.11.2021

privind aprobarea obiectivului de investiții **„Refacere și modernizare infrastructură rutieră în Comuna Bordești, județul Vrancea”** ce se va depune la finanțare în cadrul Programului Național de Investiții "Anghel Saligny"

Consiliul Local BORDEȘTI, întrunit în ședință de indata din data 04.11.2021,

**Vazand** proiectul de hotarare initiat de domnul Gavrilă Adrian primarul comunei: Bordești, referatul de aprobare a primarului comunei Bordești,

**Analizând** raportul de specialitate al d-nei/d-lui Turcu Gabriel inspector/superior din cadrul aparatului de specialitate al primarului comunei Bordești inregistrat sub nr.6907/29.09. 2021 prin care fac cunoscut că este necesară aprobarea obiectivului de investiții **„Refacere și modernizare infrastructură rutieră în Comuna Bordești, județul Vrancea”** ce se va depune la finanțare în cadrul Programului Național de Investiții "Anghel Saligny"

**Având în vedere** cererea de finanțare și devizul general estimativ aferent obiectivului de investiții **„Refacere și modernizare infrastructură rutieră în Comuna Bordești, județul Vrancea”** întocmit de SC Mobil Center Test SRL,

**În baza prederilor :**

- Hotărârii Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare;

- art. 4 alin. 1 literele „c” și „d” din O.U.G. nr. 95 din 3 septembrie 2021 pentru aprobarea Programului național de investiții "Anghel Saligny" și Ordinul ministrului dezvoltării, lucrărilor publice și administrației nr. 1333/2021 au fost aprobate Normele metodologice pentru punerea în aplicare a prevederilor Ordonanței de urgență a Guvernului nr. 95/2021 pentru aprobarea Programului național de investiții "Anghel Saligny", pentru categoriile de investiții prevăzute la art. 4 alin. (1) lit. a) - d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 95/2021.

-Legii nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, cu modificările și completările ulterioare;

- art. 41 și 44 al Legii finanțelor publice locale nr. 273/2006, modificată și completată;

**În conformitate** cu prevederile :

-Legii nr. 24/2000, privind normele de tehnică legislativă pentru elaborarea actelor normative, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

-Legii nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, cu modificările și completările ulterioare;

- art. 129, art. 139, 196 alin. (1) lit. a), 197 alin. (1), (2), (3) (4) și (5) art. 198 și art. 199 din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ;

**În temeiul** art. 139 din O.U.G. nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

**HOTĂRĂȘTE:**

**Art.1.** Aprobarea obiectivului de investiții **„Refacere și modernizare infrastructură rutieră în Comuna Bordești, județul Vrancea”** ,cerere de finanțare în cadrul Programului Național de Investiții "Anghel Saligny" conform anexei nr.1 care face parte integrantă din prezenta hotarare

**Art.2** Aprobarea Notei conceptuale și a Temei de proiectare obiectivului de investiții **„Refacere și modernizare infrastructură rutieră în Comuna Bordești, județul Vrancea”** conform anexei nr 2 și 3 care fac parte integrantă din prezenta hotarare.

Art.3. Se aprobă devizul general estimativ aferent cererii de finanțare obiectivului de investiții „**Refacere și modernizare infrastructură rutieră în Comuna Bordești, județul Vrancea**” conform anexei nr.4 care face parte integrantă din prezenta hotărâre..

Art.4. Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se încredințează primarul comunei Bordești din județul Vrancea prin compartimentele de specialitate.

Art.5. Prezenta hotărâre se comunică de către secretarul general al comunei BORDEȘTI , județul Vrancea.

PRESEDINTE DE SEDINTA  
CONSILIER

Panaete Marcel

CONTRASEMNEAZĂ,  
SECRETARUL GENERAL AL COMUNEI BORDEȘTI

Nicolescu Dorina



Proiectant  
MOBIL CENTER TEST SRL  
Nr. 47.1.1.25.1.0.2021



**TEMĂ DE PROIECTARE**  
**întocmită conform Anexei 2 din HG 907/2016**

**1. Informații generale**

- 1.1. *Denumirea obiectivului de investiții: „REFACERE ȘI MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN COMUNA BORDEȘTI, JUDEȚUL VRANCEA ”*
- 1.2. Ordonator principal de credite/investitor: PROGRAMULUI NAȚIONAL DE INVESTIȚII „ANGHEL SALIGNY”
- 1.3. Ordonator de credite (secundar/tertiar): COMUNA BORDEȘTI
- 1.4. Beneficiarul investiției: COMUNA BORDEȘTI
- 1.5. Elaboratorul temei de proiectare: MOBIL CENTER TEST SRL

**2. Date de identificare a obiectivului de investiții**

**2.1. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente, documentație cadastrală**

Regimul juridic : Strazile propuse pentru modernizare se încadrează în prevederile Legii 82/1990 pentru aprobarea OG 43/1997 privind regimul juridic al străzilor și aparțin proprietății publice a Comunei Bordești, Județul Vrancea care se regăsesc în Hotărârea de Guvern nr. 908/09.08.2002.

Regimul economic: Amplasamentul studiat are destinația de CAI de COMUNICAȚIE, conform PUG aprobat. Zona drumului are lățime variabilă, din cauza gardurilor așezate neliniar și este ocupată de zona carosabilă, acostamente, santuri și zone de siguranță până la limita proprietăților care cuprind accesul cuprins în prezenta investiție.

Regimul tehnic :

- *funcțiune dominantă* : zona cai de comunicație, străzi secundare.
- *funcțiuni complementare admise*: rețele tehnico-edilitare construcții și instalații aferente drumurilor publice, de deservire, de întreținere și exploatare, semnale rutiere.
- *funcțiuni interzise* : construcții, instalații, plantații sau amenajări care prin amplasare, configurație sau exploatare, împiedică asupra bunei desfășurări, organizării și dirijării a traficului, sau prezintă riscuri de accidente

**2.2. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse pentru realizarea obiectivului de investiții, după caz:**

*a) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan);*

Strazile propuse pentru modernizare sunt drumuri secundare conform Ord. 50/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea drumurilor în localitățile rurale.

Implementarea proiectului se face în cadrul satelor Bordești și Bordești de Jos, Comuna Bordești.

Comuna Bordești are în componența 2 sate, satul reședință de comună Bordești (reședință), Bordești de Jos.

Comuna se află în sudul județului, la limita cu județul Buzău, într-o zonă colinară ce constituie bazinul râului Pietroasa, care se varsă pe teritoriul comunei în râul Slimnic.

Se propune modernizarea unui număr de 19 străzi (32 tronsoane) în lungime totală de 11.470 ml, prin refacere și modernizare - asfaltare, realizare de rigole carosabile pentru scurgerea apelor meteorice. Se vor realiza elemente de siguranță circulației, respectiv marcaje și semne rutiere.

*b) relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau cai de acces posibile;*

Comuna se află în sudul județului, la limita cu județul Buzău, într-o zonă colinară ce constituie bazinul râului Pietroasa, care se varsă pe teritoriul comunei în râul Slimnic. Este străbătută de șoseaua națională DN2N, care o leagă spre nord-vest de Dumitrești, Chiojdeni și Jitia, și spre est de Dumbrăveni (unde se intersectează cu DN2), Sihlea și Tătăranu (unde se termină în DN23A). La Bordești de Jos, din această șosea se ramifică șoseaua județeană DJ202E, care duce spre sud-est la Obrejița (unde se intersectează cu DN2) și Sihlea.

Amplasamentele străzilor sunt situate în intravilanul și extravilanul satelor Bordești și Bordești de Jos.

*c) surse de poluare existente în zona;*

O sursă de poluare poate fi considerată eliberarea în atmosfera a noxelor provenite de la motoarele autovehiculelor aflate în sarcină sporită din cauza stării necorespunzătoare a suprafeței de rulare.

*d) particularități de relief;*

Comuna se află în sudul județului, la limita cu județul Buzău, într-o zonă colinară ce constituie bazinul râului Pietroasa, care se varsă pe teritoriul comunei în râul Slimnic. Este străbătută de șoseaua națională DN2N, care o leagă spre nord-vest de Dumitrești, Chiojdeni și Jitia, și spre est de Dumbrăveni (unde se intersectează cu DN2), Sihlea și Tătăranu (unde se termină în DN23A). La Bordești de Jos, din această șosea se ramifică șoseaua județeană DJ202E, care duce spre sud-est la Obrejița (unde se intersectează cu DN2) și Sihlea.

Amplasamentele străzilor sunt situate în intravilanul și extravilanul satelor Bordești și Bordești de Jos.

*e) nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilitatilor;*

În zona amplasamentului propus pentru investiție există rețeaua de apă potabilă, rețeaua electrică și de telefonie.

*f) existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;*

Nu au fost identificate rețele edilitare care să necesite relocare/protejare.

**g) *posibile obligații de servitute;***

Strazile din prezentul proiect asigură accesul public neingradit la proprietățile din zonă, fiind drumuri de utilitate publică ce deservește întreaga comunitate, aflându-se în domeniul public al Comunei Bordești conform Hotărârii de Guvern nr. 908/09.08.2002.

**h) *conditionari constructive determinate de starea tehnica și de sistemul constructiv al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz;***

Prezenta documentație propune un sistem rutier și un profil transversal corespunzător categoriei funcționale de drum secundar conform Ord. 43/1997 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea drumurilor în localitățile rurale.

La proiectarea elementelor geometrice ale traseului în plan se va avea în vedere menținerea traseului existent, astfel încât să se evite exproprierea terenurilor sau demolări.

**i) *reglementari urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;***

Conform regulamentului local de urbanism al comunei Bordești, terenul pe care se desfășoară investiția are categoria de folosință DRUM și se află în intravilanul și extravilanul satelor Bordești, Bordeștii de Jos, comuna Bordești.

**j) *existența de 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.

**2.3. Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus din punct de vedere tehnic și funcțional:**

**a) *destinație și funcțiuni;***

Amplasamentul studiat are destinația de CAI de COMUNICAȚIE, conform PUG aprobat și are următoarele funcțiuni:

- ***funcțiune dominantă*** : zona cai de comunicație, străzi secundare.
- ***funcțiuni complementare admise***: rețele tehnico-edilitare construcții și instalații aferente drumurilor publice, de deservire, de întreținere și exploatare, semnale rutiere.
- ***funcțiuni interzise*** : construcții, instalații, plantații sau amenajări care prin amplasare, configurație sau exploatare, împiedică asupra bunei desfășurări, organizării și dirijării a traficului, sau prezintă riscuri de accidente

**b) *caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;***

În investiția „**REFACERE ȘI MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN COMUNA BORDEȘTI, JUDEȚUL VRANCEA**” au fost vizate următoarele tipuri de lucrări:

- lucrări de colectare și evacuare dirijată a apelor pluviale;
- lucrări de modernizare prin asfaltare a structurii rutiere existente.

### Caracteristicile drumurilor vizate

În vederea refacerii structurii rutiere se va adopta următoarea stratificare:

- strat de mixtură asfaltică BAPC16 rul 50/70 - SR EN 13.108-1 în grosime de 4 cm;
- strat de mixtură asfaltică BADPC 22,4 leg 50/70 - SR EN 13.108-1 în grosime de 6 cm;
- strat de baza din piatra sparta amestec optimal - SR 179 în grosime de 12 cm;
- strat de fundație din balast 0...63 mm - SR EN 13242+A1 în grosime de 30 cm,
- completat cu teren fundare grad compactare minim 98%

Colectarea și evacuarea apelor provenite din precipitații se face prin rigole carosabile; calculele hidrologice pentru verificarea secțiunilor santurilor se vor face conform STAS 10796/1/1997 și STAS 10796/2/1979 pentru santuri;

Drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime de 15 m cu structură rutieră similară cu a drumurilor.

La intersecția cu drumurile laterale, pentru asigurarea continuității santurilor, se vor prevedea rigole carosabile.

*c) nivelul de echipare, de finisare și de dotare, exigente tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare;*

- În proiectare și execuție se vor respecta prevederile normativelor C.169/88 privind executarea lucrărilor de terasamente, C.29/85 privind îmbunătățirea terenurilor de fundare slabe, prin procedee mecanice, C.56/85 privind verificarea calității și recepția lucrărilor de construcții și instalații aferente.
- Traseul proiectat va urmări traseul existent, pentru evitarea exproprierii terenurilor, fapt ce ar complica începerea execuției lucrărilor.
- Racordările prevăzute în plan vor fi circulare. Elementele geometrice în plan, inclusiv amenajarea în spațiu a curbilor (supralargiri, convertiri, suprainaltări), vor fi stabilite în conformitate cu prevederile STAS 863/85 și STAS 10144-3/91 "Strazi. Elemente geometrice. Prescripții de proiectare" și O.M.T. 50/1998.
- Pe tot parcursul execuției săpăturilor vor fi respectate Normele de protecție a muncii pentru astfel de lucrări.
- După caz, se vor efectua lucrări de cercetare suplimentare ale terenului de fundare.

*d) număr estimat de utilizatori;*

Aflându-se în domeniul public al comunei Bordești conform Hotărârii de Guvern nr. 908/09.08.2002, strazile care fac parte din prezenta investiție asigură accesul tuturor locuitorilor comunei Bordești. Astfel, de această investiție beneficiază aproximativ 1683 locuitori, conform recensământului din anul 2011.

*e) durata minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funcțiilor propuse*

Conform catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, aprobat la data de 18/12/2008, modificat prin HG nr. 1496/2008 din 19 noiembrie 2008 privind modificarea anexei la Hotărârea Guvernului nr. 2139/2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, 2005-01-01 aprobat prin HG nr. 2139/2004 din 30 noiembrie 2004 pentru aprobarea

Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, durata minimă de funcționare a obiectivului de investiție propus este de 20 ani.

Este menționat în catalog la poziția 1.3.7. Infrastructura drumuri (publice, industriale, agricole), alei, strazi și autostrazi cu toate accesoriile necesare (trotuare, borne, parcaje, parapete, marcaje, semne de circulație), respectiv 1.3.7.2 – cu îmbracaminte din beton asfaltic sau pavaj pe fundație suplă – 20 - 30 ani.

*f) nevoi/solicitari functionale specifice.*

Investiția va trebui să respecte toate prevederile tehnice în vigoare, atât din punct de vedere al siguranței circulației rutiere, cât și din punct de vedere al exigentelor tehnice.

*g) corelarea soluțiilor tehnice cu condițiile urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului;*

Vor fi respectate condițiile urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului cuprinse în documentația tehnico-economică ce va fi întocmită și în avizele deținătorilor de utilități.

*h) stabilirea unor criterii clare în vederea soluționării nevoii beneficiarului.*

Se urmărește ca investiția să aibă un impact pozitiv din punct de vedere economic, social și de mediu prin:

- îmbunătățirea condițiilor de trafic: reducerea consumului de carburanți, piese de schimb, prelungirea duratei de viață a autovehiculelor;
- reducerea costurilor de operare a transportului;
- reducerea costurilor de exploatare;
- reducerea ratei accidentelor prin adoptarea de măsuri de siguranță;
- asigurarea măsurilor pentru protecția mediului prin reducerea prafului, zgomotului, noxelor, preluarea și descarcarea apelor pluviale;
- impact direct și indirect asupra dezvoltării economice, sociale și culturale;
- asigurarea condițiilor optime pentru deplasarea copiilor către școli în condiții de confort și siguranță;
- creșterea implicit a calității vieții în mediul rural;
- reducerea nivelului de sărăcie, a numărului persoanelor asistate social;
- accesul la principalele obiective economice, sociale, culturale și la exploatarea agricole;
- intervenția mult mai rapidă a serviciilor de urgență

**2.4. Cadrul legislativ aplicabil și impunerile ce rezultă din aplicarea acestuia**

Intocmirea prezentei Teme de Proiectare este realizată în conformitate cu următoarele prevederi legale :

- HG 907/2016 , art. 1 alin. 2 lit. a și art. 5 alin. 2 , potrivit cărora „elaborarea studiului de fezabilitate, după caz, a studiului de fezabilitate ori a documentației de avizare a lucrărilor de intervenții este condiționată de aprobarea prealabilă de către beneficiarul

investitiei a notei conceptuale si a temei de proiectare , prevăzute la art. 3 si 4 din HG 907/2016”.

- Art. 3 si art. 4 din HG 907/2016 care conțin anexele cadru pentru intocmire Nota Conceptuala, respectiv Tema de proiectare.

- Legea 10/1995, privind calitatea in constructii, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare

- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executarii lucrarilor de constructii republicata, cu modificarile si completarile ulterioare;

- O.M.D.R.L. nr. 839/2009 pcntru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executarii lucrarilor de constructii, cu moditicarile si completarile ulterioare;

- H.G. nr. 273/1 994 privind aprobarea Regulamentului de receptie a lucrarilor de constructii si instalatii aferente acestora, cu modificarile si completarile ulterioare;

- O.M.T.C.T. nr. 1558/2004 pentru aprobarea Regulamentului privind atestarea conformitatii produselor pentru constructii;

- O.G. nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, cu modificarile si completarile ulterioare;

- O.G. nr. 7/2010 pentru modificarea si completarea Ordonantei nr 43/1997 privind regimul drumurilor;

- H.G nr. 363 din 14 aprilie 2010 privind aprobarea standardelor de cost pentru obiective de investitii finantate din fonduri publice;

- H.G. nr. 766 din 21 noiembrie 1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea in constructii.

Solutiile propuse vor fi in conformitate cu prevederile temei de proiectare.Documentatia de avizare a lucrarilor de interventie, proiectul tehnic si detaliile de executie, procum si orice documentatie intocmita se vor realiza conform HG 907/2016 si cu respectarea prevederilor legale in vigoare la data elaborarii documentatiei.

Aprob  
Beneficiar,  
.....

Luat la cunostinta,  
Investitor,  
.....

Intocmit  
MOBIL CENTER TEST SRL,





investitiei a notei conceptuale si a temei de proiectare , prevăzute la art. 3 si 4 din HG 907/2016”.

- Art. 3 si art. 4 din HG 907/2016 care conțin anexele cadru pentru intocmire Nota Conceptuala, respectiv Tema de proiectare.

- Legea 10/1995, privind calitatea in constructii, republicata, cu modificarile si completarile ulterioare

- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executarii lucrarilor de constructii republicata, cu modificarile si completarile ulterioare;

- O.M.D.R.L. nr. 839/2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executarii lucrarilor de constructii, cu moditicarile si completarile ulterioare;

- H.G. nr. 273/1 994 privind aprobarea Regulamentului de receptie a lucrarilor de constructii si instalatii aferente acestora, cu modificarile si completarile ulterioare;

- O.M.T.C.T. nr. 1558/2004 pentru aprobarea Regulamentului privind atestarea conformitatii produselor pentru constructii;

- O.G. nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, cu modificarile si completarile ulterioare;

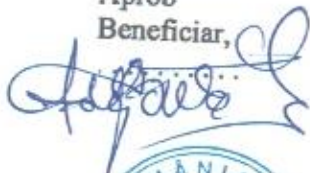
- O.G. nr. 7/2010 pentru modificarea si completarea Ordonantei nr 43/1997 privind regimul drumurilor;

- H.G nr. 363 din 14 aprilie 2010 privind aprobarea standardelor de cost pentru obiective de investitii finantate din fonduri publice;

- H.G. nr. 766 din 21 noiembrie 1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea in constructii.

Solutiile propuse vor fi in conformitate cu prevederile temei de proiectare.Documentatia de avizare a lucrarilor de interventie, proiectul tehnic si detaliile de executie, procum si orice documentatie intocmita se vor realiza conform HG 907/2016 si cu respectarea prevederilor legale in vigoare la data elaborarii documentatiei.

Aprob  
Beneficiar,



Luat la cunostinta,  
Investitor,

.....

Intocmit  
MOBIL CENTER TEST SRL,



PREZENTAT DE SECRETAR  




CONTRASIGNATURA  
SECRETAR  


Proiectant,  
Mobil Center Test S.R.L.  
J39/369/2013  
CUI: RO 31943992  
Com. Vanatori  
Jud. Vrancea



DEVIZUL GENERAL  
al obiectivului de investiții

Refacere și modernizare infrastructura rutiera în Comuna Bordești, Județul Vrancea

Nr.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fără TVA)		
		Lei	TVA Lei	Valoare (cu TVA) Lei
1	2	3	4	5
<b>CAPITOL 1</b>				
Cheltuieli pentru obținerea 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 relocarea/protecția utilitatilor	0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL CAPITOL 1</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>CAPITOL 2</b>				
Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului de investiții				
<b>TOTAL CAPITOL 2</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>CAPITOL 3</b>				
Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică				
3.1	Studii	22.000,00	4.180,00	26.180,00
3.1.1	Studii de teren	22.000,00	4.180,00	26.180,00
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	3.000,00	570,00	3.570,00
3.3	Expertiză tehnică	11.400,00	2.166,00	13.566,00
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0,00	0,00	0,00
3.5	Proiectare	251.400,00	47.766,00	299.166,00
3.5.1	Tema de proiectare	500,00	95,00	595,00
3.5.2	Studii de fezabilitate	0,00	0,00	0,00
3.5.3	Studii de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	129.500,00	24.805,00	154.105,00
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	500,00	95,00	595,00
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate	11.400,00	2.166,00	13.566,00
3.5.5.1	Verificarea tehnică de calitate a D.A.L.I.	5.700,00	1.083,00	6.783,00
3.5.5.2	Verificarea tehnică de calitate a D.T.A.C., proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	5.700,00	1.083,00	6.783,00
3.5.6	Proiect tehnic și detalii de execuție	109.500,00	20.805,00	130.305,00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	30.000,00	5.700,00	35.700,00
3.7	Consultanță	70.000,00	13.300,00	83.300,00
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	70.000,00	13.300,00	83.300,00
3.7.2	Auditul financiar	0,00	0,00	0,00
3.8	Asistență tehnică	70.000,00	13.300,00	83.300,00

3.8.1.1	pe perioada de executie a lucrarilor	0,00	0,00	0,00
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse in programul de control al lucrarilor de executie, avizat de catre Inspectoratul de Stat in Constructii	0,00	0,00	0,00
3.8.2	Dirigentie de santier	0,00	9.500,00	0,00
<b>TOTAL CAPITOL 3</b>		<b>115.700,00</b>	<b>21.983,00</b>	<b>137.683,00</b>
<b>CAPITOL 4</b>				
Cheltuieli pentru investitia de baza				
4.1	Constructii si instalatii	27.289.400,00	5.184.986,00	32.474.386,00
4.1.1	Pentru care exista standard de cost	14.035.400,00	2.666.726,00	16.702.126,00
4.1.2.	Pentru care nu exista standard de cost	13.254.000,00	2.518.260,00	15.772.260,00
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0,00	0,00	0,00
4.2.1.	Pentru care exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.2.2.	Pentru care nu exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0,00	0,00	0,00
4.3.1.	Pentru care exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.3.2.	Pentru care nu exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	0,00	0,00	0,00
4.4.1.	Pentru care exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.4.2.	Pentru care nu exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.5	Dotari	0,00	0,00	0,00
4.5.1.	Pentru care exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.5.2.	Pentru care exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.6	Active necorporale	0,00	0,00	0,00
4.6.1.	Pentru care exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.6.2.	Pentru care exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL CAPITOL 4</b>		<b>27.289.400,00</b>	<b>5.184.986,00</b>	<b>32.474.386,00</b>
<b>CAPITOL 5</b>				
Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de santier	100.000,00	19.000,00	119.000,00
5.1.1	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier	100.000,00	19.000,00	119.000,00
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii santierului	0,00	0,00	0,00
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	301.283,40	0,00	301.283,40
5.2.1	Comisiunile si dobanzile aferente creditului bancii finantatoare	0,00	0,00	0,00
5.2.2	Cota aferenta ISC pentru controlul calitatii lucrarilor de constructii	136.947,00	0,00	136.947,00
5.2.3	Cota aferenta ISC pentru controlul statului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea	27.389,40	0,00	27.389,40
5.2.4	Cota aferenta Casei Sociale a Constructorilor - CSC	136.947,00	0,00	136.947,00
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	500.000,00	95.000,00	595.000,00
5.4	Cheltuieli pentru informare si publicitate	0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL CAPITOL 5</b>		<b>901.283,40</b>	<b>114.000,00</b>	<b>1.015.283,40</b>
<b>CAPITOL 6</b>				
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
<b>TOTAL CAPITOL 6</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>28.306.383,40</b>	<b>5.320.969,00</b>	<b>33.627.352,40</b>
din care: C + M (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)	27.389.400,00	5.203.986,00	32.593.386,00

In preturi la data de 21.10.2021; 1 euro = 4,9470 lei.

Beneficiar,  
Comuna Bordesti  
Gavrila Adrian




Intocmit,  
Mobil Center Test S.R.L.  
Cocuz Bogdan



PRESEANTA DE SERVINA




CONTA PREMIATA



Proiectant,  
 Mobil Center Test S.R.L.  
 J39/369/2013  
 CUI: RO 31943992  
 Com. Vanatori  
 Jud. Vrancea

**DEVIZUL GENERAL NEELIGIBIL**  
 al obiectivului de investitii

**Refacere si modernizare infrastructura rutiera in Comuna Bordesti, Judetul Vrancea**

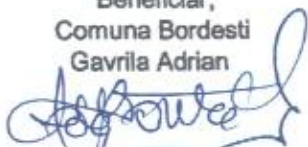
Nr.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (cu TVA)
		Lei	Lei	Lei
1	2	3	4	5
<b>CAPITOL 1</b>				
Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului				
1.1	Obtinerea terenului	0,00	0,00	0,00
1.2	Amenajarea terenului	0,00	0,00	0,00
1.3	Amenajari pentru protectia mediului si aducerea terenului la starea initiala	0,00	0,00	0,00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor	0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL CAPITOL 1</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>CAPITOL 2</b>				
Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului de investitii				
<b>TOTAL CAPITOL 2</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>CAPITOL 3</b>				
Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica				
3.1	Studii	22.000,00	4.180,00	26.180,00
3.1.1	Studii de teren	22.000,00	4.180,00	26.180,00
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	3.000,00	570,00	3.570,00
3.3	Expertizare tehnica	11.400,00	2.166,00	13.566,00
3.4	Certificarea performantelor energetice si auditul energetic al cladirilor	0,00	0,00	0,00
3.5	Proiectare	135.700,00	25.783,00	161.483,00
3.5.1	Tema de proiectare	500,00	95,00	595,00
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0,00	0,00	0,00
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentatie de avizare a lucrarilor de interventii si deviz general	129.500,00	24.605,00	154.105,00
3.5.4	Documentatiile tehnice necesare in vederea obtinerii avizelor/acordurilor/autorizatiilor	0,00	0,00	0,00
3.5.5	Verificarea tehnica de calitate	5.700,00	1.083,00	6.783,00
3.5.5.1	Verificarea tehnica de calitate a D.A.L.I.	5.700,00	1.083,00	6.783,00
3.5.5.2	Verificarea tehnica de calitate a proiectului tehnic si a detaliilor de executie	0,00	0,00	0,00
3.5.6	Proiect tehnic si detalii de executie	0,00	0,00	0,00
3.6	Organizarea procedurilor de achizitie	30.000,00	5.700,00	35.700,00
3.7	Consultanta	70.000,00	13.300,00	83.300,00
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investitii	70.000,00	13.300,00	83.300,00
3.7.2	Auditul financiar	0,00	0,00	0,00
3.8	Asistenta tehnica	70.000,00	13.300,00	83.300,00
3.8.1	Asistenta tehnica din partea proiectantului	20.000,00	3.800,00	23.800,00

3.8.1.1	pe perioada de executie a lucrarilor	15.000,00	2.850,00	17.850,00
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse in programul de control al lucrarilor de executie, avizat de catre Inspectoratul de Stat in Constructii	5.000,00	950,00	5.950,00
3.8.2	Dirigentie de santier	50.000,00	9.500,00	59.500,00
<b>TOTAL CAPITOL 3</b>		<b>342.100,00</b>	<b>64.999,00</b>	<b>407.099,00</b>
<b>CAPITOL 4</b>				
Cheltuieli pentru investitia de baza				
4.1	Constructii si instalatii	0,00	0,00	0,00
4.1.1	Pentru care exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.1.2	Pentru care nu exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0,00	0,00	0,00
4.2.1	Pentru care exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.2.2	Pentru care nu exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0,00	0,00	0,00
4.3.1	Pentru care exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.3.2	Pentru care nu exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	0,00	0,00	0,00
4.4.1	Pentru care exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.4.2	Pentru care nu exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.5	Dotari	0,00	0,00	0,00
4.5.1	Pentru care exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.5.2	Pentru care exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.6	Active necorporale	0,00	0,00	0,00
4.6.1	Pentru care exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
4.6.2	Pentru care exista standard de cost	0,00	0,00	0,00
<b>TOTAL CAPITOL 4</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>CAPITOL 5</b>				
Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de santier	0,00	0,00	0,00
5.1.1	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier	0,00	0,00	0,00
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii santierului	0,00	0,00	0,00
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	0,00	0,00	0,00
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	0,00	0,00	0,00
5.2.3	Cota aferenta ISC pentru controlul statului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea lucrarilor de constructii	0,00	0,00	0,00
5.2.4	Cota aferenta Casei Sociale a Constructorilor - CSC	0,00	0,00	0,00
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme si autorizatia de construire/destintare	0,00	0,00	0,00
5.3	Cheltuieli diverse si neprevazute	0,00	0,00	0,00
5.4	Cheltuieli pentru informare si publicitate	10.000,00	1.900,00	11.900,00
<b>TOTAL CAPITOL 5</b>		<b>10.000,00</b>	<b>1.900,00</b>	<b>11.900,00</b>
<b>CAPITOL 6</b>				
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
TOTAL GENERAL	352.100,00	66.899,00	418.999,00
din care: C + M (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 4.1 + 4.2 + 5.1.1)	0,00	0,00	0,00

In preturi la data de 21 10.2021; 1 euro = 4,9470 lei.

Beneficiar,  
Comuna Bordesti  
Gavrila Adrian




Intocmit,  
Mobil Center Test S.R.L.  
Cocuz Bogdan



PREȘEDINTE DE Ședință




CONTRA SEMNĂTURA



**CERERE DE FINANȚARE**  
**Programul național de investiții „Anghel Saligny”**

*ANEXA Nr. 1*  
*la normele metodologice*

<b>1. ÎNREGISTRAREA CERERII DE FINANȚARE</b>	
U.A.T.: BORDEȘTI. JUDEȚUL: VRANCEA	MINISTERUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ȘI ADMINISTRAȚIEI
Număr/data înregistrare: (Se completează numărul de către U.A.T.)	(Se completează numărul de înregistrare de la registratura Ministerului Dezvoltării, Lucrărilor Publice și Administrației.)
<b>2. DATELE DE IDENTIFICARE ALE OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII</b>	
Beneficiar (U.A.T./A.D.I.):	UAT Comuna Bordești
Denumirea obiectivului de investiții:	REFACERE ȘI MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN COMUNA BORDEȘTI, JUDEȚUL VRANCEA
Tip proiect:	— proiect cu o singură categorie de investiție; — proiect integrat (mai multe categorii de investiții).
Categoria de investiție:	a) alimentări cu apă și stații de tratare a apei (construcție nouă/extindere/reabilitare/modernizare); b) sisteme de canalizare și stații de epurare a apelor uzate, inclusiv canalizare pluvială și sisteme de captare a apelor pluviale (construcție nouă/extindere/reabilitare/modernizare); c) drumurile publice (construcție nouă/extindere/reabilitare/modernizare); d) poduri, podețe, pasaje sau punți pietonale (construcție nouă/extindere/reabilitare/modernizare).
Tip investiție:	— obiectiv de investiții nou; — obiectiv de investiții în continuare
Amplasament:	(străzi/DC/DJ/etc., localitate, U.A.T.) – UAT Bordești satele Bordești, Bordeștii de Jos, Comuna Bordești, Judetul Vrancea
Durata de implementare a obiectivului de investiții (luni):	(perioada exprimată în luni cuprinsă între data aprobării notei conceptuale și data încheierii procesului-verbal privind admiterea recepției finale) <b>60 de luni</b>
Hotărârea consiliului local/județean de aprobare/ Hotărârea A.D.I.	(număr/dată) .....
Valoarea totală a obiectivului de investiții:	(Se va prezenta valoarea în lei cu TVA.) <b>34,046,351.40 lei cu TVA</b>
Valoarea solicitată de la bugetul de stat:	(Se va prezenta valoarea în lei cu TVA.) <b>33,627,352.40 lei cu TVA</b>
Valoarea finanțată de la bugetul local:	(Se va prezenta valoarea în lei cu TVA.) <b>418,999.00 lei cu TVA</b>
Valoare calculată conform standardului de cost	(Se va prezenta valoarea în lei fără TVA.) <b>14,035,400.00 lei</b>
Cost unitar aferent investiției (calculat)	(Se va prezenta valoarea în lei fără TVA.) <b>2,513,902.05 lei/km sau locuitor sau locuitor echivalent</b>
<b>3. REZUMATUL OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII</b>	
<p>a) Pentru alimentări cu apă și stații de tratare a apei:</p> <p>— lungime rețea de distribuție: ..... metri;</p> <p>— număr locuitori deserviți (beneficiari direcți): ..... ;</p> <p>— sursa de apă: nouă/existentă;</p> <p>— rezervor de înmagazinare: nou/existent;</p> <p>— stație de tratare a apei: nouă/existentă.</p> <p>b) Pentru sisteme de canalizare și stații de epurare a apelor uzate:</p> <p>— tip rețea: ape uzate/pluvială/mixtă;</p> <p>— lungime rețea de canalizare (colectare): ..... metri;</p> <p>— număr locuitori echivalenți (beneficiari direcți): ..... ;</p> <p>— stație de epurare: nouă/existentă.</p>	



## c) Pentru drumurile publice:

- tip drum: drum județean/drum comunal/drumuri publice din interiorul localităților; centură ocolitoare (tip autostradă/tip drum național cu 4 benzi/tip drum național cu 2 benzi/alt tip)
- clasă tehnică: Clasă tehnică V
- lungime drum 11.470 metri;
- lucrări de consolidare: da/nu;
- lucrări pentru asigurarea accesului la proprietăți: da/nu;
- trotuare: da/nu;
- locurile de parcare, oprire și staționare: da/nu;
- număr poduri, pasaje denivelate, tuneluri, viaducte pe tipuri: -;
- bretele de acces, noduri rutiere: da/nu;
- alte lucrări de artă: da/nu.

## d) Pentru poduri, podețe, pasaje sau punți pietonale pentru fiecare tip:

- drumul pe care este amplasat/clasă tehnică: drum județean/drum comunal/drumuri publice din interiorul localităților;
- număr obiecte – Podet dalat – - buc;
- lungime: - metri;
- număr deschideri: -;
- lățime - metri.

## 4. DATE DE IDENTIFICARE ALE SOLICITANTULUI

Adresa poștală a solicitantului (Se va completa adresa poștală a sediului principal.)

Strada: Principală	Număr: -	Cod poștal: 627045
Localitatea: BORDEȘTI	Județul: VRANCEA	
Reprezentantul legal al solicitantului: GAVRILĂ ADRIAN		
Nume și prenume: GAVRILĂ ADRIAN		
Funcție: PRIMAR		
Număr de telefon fix: +40 237 254 100		
Număr de telefon mobil: 0767 271 149		
Adresă poștă electronică (obligatoriu): <a href="mailto:primariabordesti@yahoo.com">primariabordesti@yahoo.com</a>		
Persoana de contact GAVRILĂ ADRIAN		
Nume și prenume: GAVRILĂ ADRIAN		
Funcție: PRIMAR		
Număr de telefon: 0767 271 149		
Adresă poștă electronică: <a href="mailto:primariabordesti@yahoo.com">primariabordesti@yahoo.com</a>		

Subsemnatul, Gavrilă Adrian, având funcția de Primar, în calitate de reprezentant legal al U.A.T. Bordești, județul Vrancea, confirm că obiectivul de investiții pentru care solicit finanțare nu este inclus la finanțare în programele derulate din fonduri externe nerambursabile în perioada de programare 2021—2027 sau prin alte programe naționale sau comunitare, inclusiv din contracte de împrumut semnate cu instituții de credit sau instituții financiare interne sau internaționale, confirm că respect prevederile art. 4 alin. (10) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 95/2021 pentru aprobarea Programului național de investiții „Anghel Saligny”, confirm că informațiile incluse în această cerere și detaliile prezentate în documentele anexate sunt corecte.

De asemenea, confirm că la data prezentei nu am cunoștință de niciun motiv pentru care proiectul ar putea să nu se deruleze sau ar putea fi întârziat.

Primar/Președinte/Reprezentant legal

Nume și prenume GAVRILĂ ADRIAN

Semnătura




PREZENTATE DE SEDIUL U.A.T. BORDEȘTI



CONFIRMARE





Beneficiar  
COMUNA BORDEȘTI  
Nr. 4353 / 04.11.2021

Aprob

GAVRILĂ ADRIAN

Primar



## NOTĂ CONCEPTUALĂ

întocmită conform Anexei 1 din HG 907/2016

### 1. Informații generale privind obiectul de investiții propus

1.1. *Denumirea obiectivului de investiții: „REFACERE SI MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN COMUNA BORDEȘTI, JUDEȚUL VRANCEA”*

1.2. Ordonator principal de credite/investitor: PROGRAMULUI NAȚIONAL DE INVESTIȚII „ANGHEL SALIGNY”

1.3. Ordonator de credite (secundar/tertiar): COMUNA BORDEȘTI

1.4. Beneficiarul investiției: COMUNA BORDEȘTI

### 2. Necesitatea si oportunitatea obiectivului de investitii propus

#### 2.1. Scurtă prezentare privind:

##### a) deficiențe ale situației actuale

Starea de viabilitate existentă a străzilor Recea Tr. 1, Eforie, Școlii, Podgoriilor, Dealului, Podul Bordea, C-tin Brâncoveanu, Chintari, Subl. Victor Isofăchescu, Stadionului, Toamnei, Primăverii – asfalt; strada Calea Timboești Tr. 1, Calea Timboești Tr. 2, Calea Timboești Tr. 3, Liliacului, Calea Timboești, Buturugi, Dumbravei, Toamnei, Primăverii Tr. 1, Primăverii Tr. 2, Brâncoveanu, Podu Bordea, Podgoriei Tr. 1, Podgoriei Tr. 2, C-tin Brâncoveanu, Podgoriilor, Eforie, Gobej, Lalelelor, Recea Tr. 2 - balast este necorespunzătoare desfășurării circulației în condiții normale de siguranță și confort, cu defecțiuni ale suprafeței de rurale și ale complexului rutier evidențiate pe suprafețe extinse, cu o structură rutieră neconformă cu necesitățile și perspectivele de dezvoltare economică, socială și chiar turistică a comunei, precum și cerințelor actuale ale utilizatorilor.

Străzile prezintă, în marea lor majoritate, o zestre rutieră actuală constituită dintr-o pietruire din materiale granulare de diverse grosimi, iar unele din asfalt în stare rea, realizată pe lațimi variabile.

Sistemul de colectare a apelor este deficitar datorita lipsei dispozitivelor de colectare sau colmatarii santurilor de pamant existente pe unele sectoare de drum.

Grosimea zestreii existente (balast) este cuprinsă între 15...25 cm, variabilă de la o poziție kilometrică la alta, cu zone contaminate cu argilă și cu suprafețe inerbate, în special acostamentele. Lățimea pietruirii existente este variabilă, între 2,50...5,00 m, cu marginile neuniforme în plan, cu frecvente șerpuiiri care nu urmăresc un traseu ideal, lățimea străzilor cu asfalt rău e cuprinsă între 4...5,50 m. Planicitatea suprafeței de rulare este necorespunzătoare, ca urmare a lipsei unei îmbrăcămînți rutiere moderne, iar in profil transversal, panta este neconformă și nu asigură evacuarea apei către șanțuri.

Scurgerea apelor este necorespunzătoare, cu dispozitive de colectare și evacuare a apelor de suprafață inexistente sau deteriorate: șanțuri inexistente sau colmatate, podețe colmatate, deteriorate sau subdimensionate, neasigurarea scurgerii apelor în intersecții și în lungul drumului pe toată lungimea străzilor. Ca urmare a acestor defecte, s-au produs infiltrații în corpul drumului, la stagnarea acestora pe suprafața părții carosabile și implicit la apariția defectelor specifice drumurilor pietruite: gropi, fâgașe și șanțuri provocate de scurgerea apelor meteorice pe suprafața părții carosabile.

Starea tehnică a structurii rutiere este afectată de condițiile climaterice, generatoare de praf pe timp uscat și de noroi pe timp umed, ce conduc la viteza de rulare mici favorizând producerea zgomotului și a poluării cu noxe de autovehicule datorită accelerărilor și frânărilor repetate.

În profil transversal, pe aproape întreaga lungime a străzilor, nu există pante de scurgere, ceea ce face ca apele meteorice sau cele provenite din topirea zăpezilor să se scurgă necorespunzător. Acostamentele sunt din material granular de diferite sorturi și au o lățime variabilă, neavând un traseu rectiliniu. Drumurile laterale nu sunt amenajate.

Intersecțiile între străzi nu sunt amenajate corespunzător, iar scurgerea apelor în zona intersecțiilor nu este asigurată.

Problema asigurării siguranței circulației nu este tratată conform reglementarilor în vigoare.

Din releveul vizual efectuat și din informațiile obținute, concludem că străzile studiate sunt destinate unui trafic ușor și local.

În prezent străzile nu prezintă siguranță în exploatare datorită lipsei totale a lucrărilor de întreținere și modernizare, partea carosabilă este „rea” existând numeroase defecte cum ar fi gropi, fâgașe, șanțuri provocate de scurgerea apelor meteorice pe suprafața părții carosabile, scurgerea apelor pluviale nu este asigurată în mod corespunzător, actualmente străzile aflându-se la stadiul de drumuri de asfalt rău și balast.

De asemenea în perioadele ploioase drumurile devin greoaie circulației atât pentru oameni cât și pentru vehicule cu tracțiune animală sau autovehicule. În perioadele cu precipitații abundente (primăvară, toamnă, iarnă), străzile sunt impracticabile, ceea ce duce, de multe ori, la întârzierea activităților locale.

#### **b) efectul pozitiv previzionat prin realizarea obiectivului de investiții**

Dezvoltarea unui proiect de investiții privind „REFACERE ȘI MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN COMUNA BORDEȘTI, JUDEȚUL VRANCEA” va rezolva deficiențele menționate mai sus și va avea un impact pozitiv asupra menținerii integrității structurii rutiere existente.

Implementarea proiectului va aduce următoarele beneficii:

- Beneficii economice:

Impactul social dorit a se obține prin implementarea proiectului este îmbunătățirea accesului la resursele și serviciile comunității. Indicatorii folosiți pentru estimarea abilității proiectului de a realiza aceste obiective sunt:

- îmbunătățirea accesului la posibilitățile de dobândire a unui post și la serviciile și facilitățile comunității;

- asigurarea distribuției uniforme în comunitate a efectelor pozitive generate de proiect.  
Indicatorii care arată dacă aceste obiective sunt atinse sunt:

- variații în accesibilitate, timpi de parcurs și echitatea acestor variații;
- reducerea emisiilor și nivele mai scăzute ale poluării fonice;
- variații în stilul de viață al comunității;

- Beneficii sociale:

Modernizarea străzilor din comuna Bordești va facilita pătrunderea mijloacelor de intervenții pentru situații de salvare și va permite și traficul cu utilaje grele. Totodată se va îmbunătăți circulația pietonală și rutiera, care în momentul de față este mult îngreunată de gropile și fagașele existente pe suprafața carosabilului.

- Beneficii de mediu:

Prin raforsarea structurii rutiere existente se va asigura scurgerea corespunzătoare a apelor de pe carosabil, se vor curăța acostamentele inierbate și se va reduce gradul de poluare prin îmbunătățirea suprafeței de rulare care va determina un consum mai mic de combustibil.

#### **c) impactul negativ previzionat în cazul nerealizării obiectivului de investiții.**

Situația precară a străzilor rurale de pe raza comunei BORDEȘTI, au creat o serie de efecte negative. Drumurile se prezintă la nivel de balast cu lidonit în amestec cu pamant, iar unele la stadiu de asfalt rău.

Traficul auto se desfașoară greoi mai cu seama în anotimpul rece și în perioadele cu precipitații abundente.

Sub acțiunea traficului și a factorilor climatici, suprafața drumurilor locale s-a degradat, prezentând defecțiuni grave (valuriri, gropi, fagașe, praf vară și noroi în perioadele ploioase), ceea ce face ca în timpul primăverii și toamna circulația vehiculelor și a pietonilor să fie îngreunată.

Datorită inconvenientelor enumerate circulația vehiculelor și a pietonilor se desfașoară necorespunzător din punct de vedere al siguranței și confortului, necesitând refacerea structurii rutiere afectate.

De asemenea în perioadele ploioase drumurile devin greoaie circulației atât pentru oameni cât și pentru vehicule cu tracțiune animală sau autovehicule. În perioadele cu precipitații abundente (primăvară, toamnă, iarnă), străzile sunt impracticabile, ceea ce duce, de multe ori, la întârzierea activităților locale.

#### **2.2. Prezentarea, după caz, a obiectivelor de investiții cu aceleași funcțiuni sau funcțiuni similare cu obiectivul de investiții propus, existente în zonă, în vederea justificării necesității realizării obiectivului de investiții propus**

Se propune modernizarea unui număr de 19 străzi (32 tronsoane) în lungime totală de 11.470 ml, prin refacere și modernizare- asfaltare, realizare de rigole carosabile pentru scurgerea

apelor meteorice. Se vor realiza elemente de siguranța circulației, respectiv marcaje și semne rutiere.

**2.3. Existența, după caz, a unei strategii, a unui master plan ori a unor planuri similare, aprobate prin acte normative, în cadrul cărora se poate încadra obiectivul de investiții propus**

Investiția „REFACERE ȘI MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN COMUNA BORDEȘTI, JUDEȚUL VRANCEA” se încadrează în obiectivele specifice ale Strategiei de dezvoltare integrată 2014-2020 a județului Vrancea, respectiv:

- Obiectivul specific IV.2. Furnizarea serviciilor publice de calitate și îmbunătățirea infrastructurii conform standardelor europene – IV.2.6. Modernizarea și îmbunătățirea capacității instituțiilor publice și a întreprinderilor de acțiune în caz de calamități naturale (inundații, risc seismic, secetă, alunecări de teren).

Prin Hotărârea de Consiliu Local s-a prevăzut modernizarea unui număr de 19 străzi (32 tronsoane) în lungime totală de 11.470 ml, prin refacere și modernizare- asfaltare, realizare de rigole carosabile pentru scurgerea apelor meteorice. Se vor realiza elemente de siguranța circulației, respectiv marcaje și semne rutiere.

**2.4. Existența, după caz, a unor acorduri internaționale ale statului care obligă partea română la realizarea obiectivului de investiții**

Obiectivul de investiție propus este în concordanță cu obiectivul general al Directivei 2007/60/CE privind evaluarea și managementul riscului la inundații.

**2.5. Obiective generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției**

Obiectivele generale, preconizate a fi atinse prin realizarea investiției sunt:

- Îmbunătățirea standardelor de viață a populației
- Reducerea riscului de producere a inundațiilor cu efect asupra populației, prin realizarea unor noi obiective de investiții specifice
- Reducerea pagubelor produse de inundații
- Creșterea siguranței în zonele locuite prin realizarea de investiții și amenajare corespunzătoare a teritoriului în zonele supuse la inundații

**3. Estimarea suportabilității investiției publice**

**3.1. Estimarea cheltuielilor pentru execuția obiectivului de investiții, luându-se în considerare, după caz:**

- costurile unor investiții similare realizate;
- standarde de cost pentru investiții similare.

Standardul de cost aprobat prin HG 363/2010, actualizat, nu cuprinde lucrările de artă, poduri și podete. Ca urmare a acestui fapt, la estimarea valorii investiției, s-au respectat costurile altor investiții similare realizate precum și prețurile medii din zonă. Pentru celelalte categorii de lucrări a fost respectat standardul de cost aprobat prin HG 363/2010.

**3.2. Estimarea cheltuielilor pentru proiectarea, pe faze, a documentației tehnico-economice aferente obiectivului de investiție, precum și pentru elaborarea altor studii de specialitate în funcție de specificul obiectivului de investiții, inclusiv cheltuielile necesare pentru obținerea avizelor, autorizațiilor și acordurilor prevăzute de lege**

In afara cheltuielilor pentru investitia de baza, se pot estima si alte cheltuieli necesare realizarii obiectivului de investitii .

**3.3. Surse identificate pentru finanțarea cheltuielilor estimate (în cazul finanțării nerambursabile se va menționa programul operațional/axa corespunzătoare, identificată)**

Prin Hotărârea de Consiliu Local s-a prevăzut modernizarea unui număr de 19 străzi (32 tronsoane) în lungime totală de 11.470 ml, prin refacere și modernizare- asfaltare, realizare de rigole carosabile pentru scurgerea apelor meteorice. Se vor realiza elemente de siguranța circulației, respectiv marcaje și semne rutiere.

**4. Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente**

Regimul juridic : Strazile propuse pentru modernizare și refacere prin asfaltare se încadrează în prevederile Legii 82/1990 pentru aprobarea OG 43/1997 privind regimul juridic al străzilor și aparțin proprietății publice a Comunei Bordești, Județul Vrancea care se regăsesc în Hotărârea de Guvern nr. 908/09.08.2002.

Regimul economic : Amplasamentul studiat are destinația de CAI de COMUNICAȚIE, conform PUG aprobat. Zona drumului are lățime variabilă, din cauza gardurilor așezate neliniar și este ocupată de zona carosabilă, acostamente, santuri și zone de siguranța până la limita proprietăților care cuprind accesul cuprinse în prezenta investiție.

Regimul tehnic :

- *funcțiune dominantă* : zona cai de comunicație, străzi secundare.
- *funcțiuni complementare admise*: rețele tehnico-edilitare construcții și instalații aferente drumurilor publice, de deservire, de întreținere și exploatare, semnale rutiere.
- *funcțiuni interzise* : construcții, instalații, plantații sau amenajări care prin amplasare, configurație sau exploatare, împietează asupra bunei desfășurări, organizării și dirijării a traficului, sau prezintă riscuri de accidente

**5. Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus(e) pentru realizarea obiectivului de investiții:**

*a) descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus(e) (localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan):*

Strazile propuse pentru modernizare prin asfaltare sunt drumuri secundare conform Ord. 50/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea drumurilor în localitățile rurale.

Implementarea proiectului se face în cadrul satelor Bordești și Bordeștii de Jos, Comuna Bordești.

Comuna Bordești are în componența 2 sate, satul reședință de comună Bordești (reședință), Bordeștii de Jos.

Comuna se află în sudul județului, la limita cu județul Buzău, într-o zonă colinară ce constituie bazinul râul Pietroasa, care se varsă pe teritoriul comunei în râul Slimnic.

Se propune modernizarea unui număr de 19 străzi (32 tronsoane) în lungime totală de 11.470 ml, prin refacere și modernizare - asfaltare, realizare de rigole carosabile pentru scurgerea apelor meteorice. Se vor realiza elemente de siguranța circulației, respectiv marcaje și semne rutiere.

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

Comuna se află în sudul județului, la limita cu județul Buzău, într-o zonă colinară ce constituie bazinul râul Pietroasa, care se varsă pe teritoriul comunei în râul Slimnic. Este străbătută de șoseaua națională DN2N, care o leagă spre nord-vest de Dumitrești, Chiojdeni și Jitia, și spre est de Dumbrăveni (unde se intersectează cu DN2), Sihlea și Tătăranu (unde se termină în DN23A). La Bordeștii de Jos, din această șosea se ramifică șoseaua județeană DJ202E, care duce spre sud-est la Obrejița (unde se intersectează cu DN2) și Sihlea.

Amplasamentele străzilor sunt situate în intravilanul și extravilanul satelor Bordești și Bordeștii de Jos.

*c) surse de poluare existente în zona;*

O sursă de poluare poate fi considerată eliberarea în atmosferă a noxelor provenite de la motoarele autovehiculelor aflate în sarcina sporită din cauza stării necorespunzătoare a suprafeței de rulare.

*d) particularități de relief;*

Comuna se află în sudul județului, la limita cu județul Buzău, într-o zonă colinară ce constituie bazinul râul Pietroasa, care se varsă pe teritoriul comunei în râul Slimnic. Este străbătută de șoseaua națională DN2N, care o leagă spre nord-vest de Dumitrești, Chiojdeni și Jitia, și spre est de Dumbrăveni (unde se intersectează cu DN2), Sihlea și Tătăranu (unde se termină în DN23A). La Bordeștii de Jos, din această șosea se ramifică șoseaua județeană DJ202E, care duce spre sud-est la Obrejița (unde se intersectează cu DN2) și Sihlea.

Amplasamentele străzilor sunt situate în intravilanul și extravilanul satelor Bordești și Bordeștii de Jos.

*e) nivel de echipare tehnico-edilitară a zonei și posibilități de asigurare a utilitatilor;*

În zona amplasamentului propus pentru investiție există rețea de apă potabilă, rețea electrică și de telefonic.



f) *existenta unor eventuale rețele edilitare in amplasament care ar necesita relocare/protejare, in masura in care pot fi identificate;*

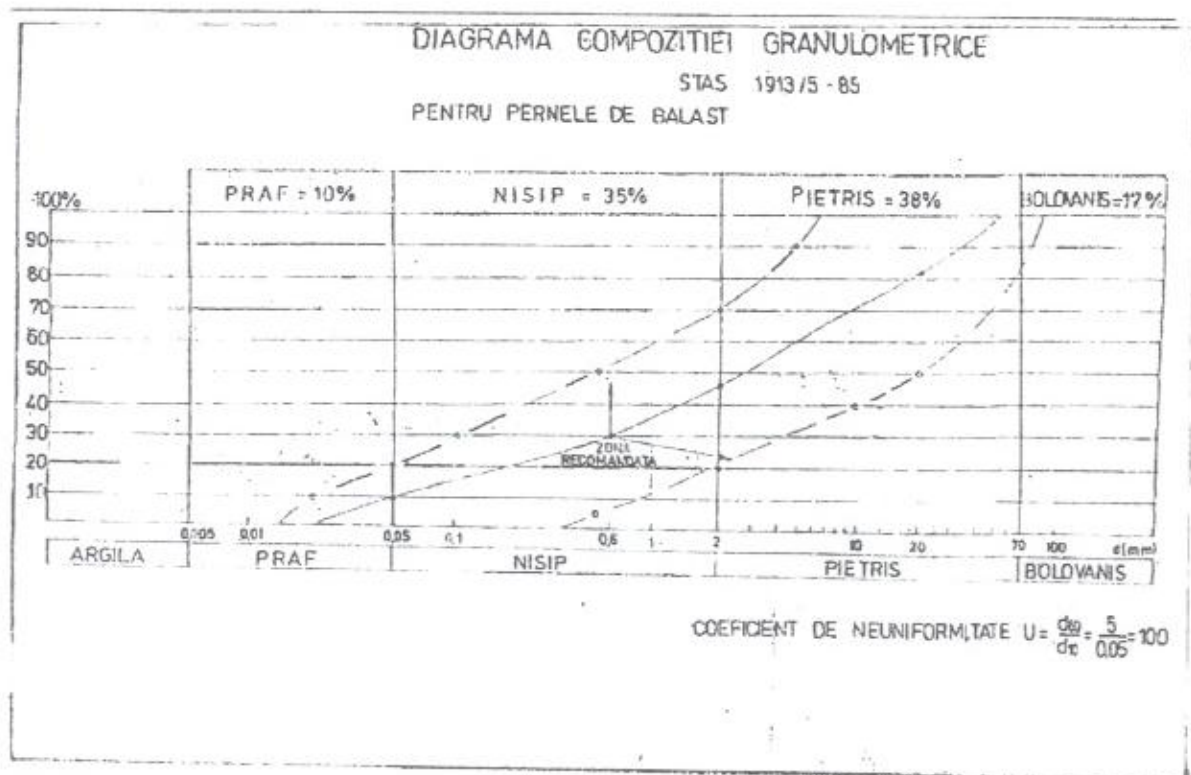
Nu au fost identificate rețele edilitare care sa necesite relocare/protejare.

g) *posibile obligații de servitute;*

Strazile din prezentul proiect asigură accesul public neingradit la proprietățile din zonă, fiind drumuri de utilitate publică ce deservesc întreaga comunitate, aflându-se în domeniul public al Comunei Bordești conform Hotararii de Guvern nr. 908/09.08.2002.

h) *conditionari constructive determinate de starea tehnica si de sistemul constructiv al unor constructii existente in amplasament, asupra carora se vor face lucrari de interventii, dupa caz;*

- Conform punctului 5.8.2 din PD 177/2001, în cazul în care pietruirea nu se află pe toată lățimea drumului, iar grosimea este mai mica de 10 cm, nu se ia în considerare la dimensionarea sistemului rutier. Se scarifica și se reprofilează pe întreaga lățime a drumului.
- În zonele în care drumul este din pământ se va înlătura stratul de sol vegetal pe adâncime de minim 0,30m.
- Se va ține seamă de cotele proprietăților private și de racordarea acestora la străzile reabilitate, evitându-se diferențele foarte mari de nivel.
- Se va scarifica și contura profilul drumurilor după care se va completa cu balast.
- Vor fi create șanturi de colectare a apelor de precipitații și acestea vor fi descărcate prin subtraversări în canalele existente.
- În zonele cu pantă recomandăm executarea de șanturi betonate cu camere de liniștire.
- Vor fi asigurate subtraversări pentru limitarea spațiilor de drum pe care circulă apele de precipitații.
- În zonele subtraversărilor existente, vor fi realizate camere de liniștire pentru evitarea eroziunii terenului.
- Pentru execuția drumurilor noi sau modernizarea celor existente, recomandăm folosirea balastului cu următoarele caracteristici:
  - Balastul se încadrează în categoria de pământuri necoezive, grosiere, cu 50% fracțiuni cu dimensiuni mai mari de 2mm.
  - Cu foarte puține părți fine.
  - Granulozitate continuă.
  - Coeficient de neuniformitate mai mare ca 15.
  - Fără sensibilitate la îngheț-dezghet.
  - Caracteristici de compactare STAS 1913/1/83 sunt:
    - Umiditate optimă de compactare 4-6 %.
    - Densitate maximă în domeniul umed 2,1 – 2,25 t/m<sup>3</sup>.
- Balastul folosit se va încadra în limitele granulometrice prezentate în figura de mai jos.



- Compactarea se va face cu vibrocompactor de 10-12t cu 8-10 treceri pe unitatea de suprafață.
- Umiditatea optima de compactare va putea diferi cu  $\pm 2\%$  față de determinarea Proktor.
- Pe parcursul execuției vor fi recoltate probe de compactare.
- La începerea lucrărilor se va stabili sursa de aprovizionare cu balast și se va executa proba Proktor modificat.
- Pe parcursul execuției drumului vor fi recoltate probe în vederea determinării gradului de compactare care va fi de minim 97-98% față de determinarea Proktor.
- După finalizarea lucrărilor se vor executa verificări ale terasamentelor cu deflectometrul tip Benkelman.
- Pe tot parcursul executării săpăturilor vor fi respectate Normele de protecție a muncii pentru astfel de lucrări.
- După caz, se vor efectua lucrări de cercetare suplimentare a terenului de fundare.
- La deschiderea săpăturilor pentru fundații se va chema pe șantier întocmitorul

prezentului studiu geotehnic pentru recepționarea terenului de fundare. Confirmarea terenului de fundare și avizarea favorabilă pentru începerea balastării se va face prin semnarea procesului verbal de recepție a naturii și calității terenului de fundare. Lipsa acestui proces verbal disculpă geotehnicianul de orice răspundere privind construcția nou proiectată.

- Prezentul studiu geotehnic este valabil numai pentru perimetrul de teren descris mai sus, orice altă modificare de amplasament impunând efectuarea unui nou studiu geotehnic.
- Deasemenea, nu răspundem în cazul producerii unor avarii cauzate obiectivelor de calamități naturale sau de nerespectarea recomandărilor menționate în studiu.

*i) reglementari urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent;*

Conform regulamentului local de urbanism al comunei Bordești, terenul pe care se desfășoară investiția are categoria de folosință DRUM și se află în intravilanul și extravilanul satelor Bordești, Bordeștii de Jos, comuna Bordești.

*j) existența de 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.

## **6. Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus, din punct de vedere tehnic și funcțional:**

*a) destinație și funcțiuni;*

Amplasamentul studiat are destinația de CAI de COMUNICAȚIE, conform PUG aprobat și are următoarele funcțiuni:

- *funcțiune dominantă* : zona cai de comunicație, străzi secundare.
- *funcțiuni complementare admise*: rețele tehnico-edilitare construcții și instalații aferente drumurilor publice, de deservire, de întreținere și exploatare, semnale rutiere.
- *funcțiuni interzise* : construcții, instalații, plantații sau amenajări care prin amplasare, configurație sau exploatare, împietează asupra bunei desfășurări, organizării și dirijării a traficului, sau prezintă riscuri de accidente

*b) caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;*

În investiția „**REFACERE ȘI MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN COMUNA BORDEȘTI, JUDEȚUL VRANCEA**” au fost vizate următoarele tipuri de lucrări:

- lucrări de colectare și evacuare dirijată a apelor pluviale;
- lucrări de modernizare prin asfaltare a structurii rutiere existente.

### Caracteristicile drumurilor vizate

În vederea refacerii structurii rutiere se va adopta următoarea stratificare:

- strat de mixtură asfaltică BAPC16 rul 50/70 - SR EN 13.108-1 în grosime de 4 cm;
- strat de mixtură asfaltică BADPC 22,4 leg 50/70 - SR EN 13.108-1 în grosime de 6 cm;
- strat de baza din piatra sparta amestec optimal - SR 179 în grosime de 12 cm;
- strat de fundație din balast 0...63 mm - SR EN 13242+A1 în grosime de 30 cm,
- completat cu teren fundare grad compactare minim 98%

Colectarea și evacuarea apelor provenite din precipitații se face prin rigole carosabile; calculele hidrologice pentru verificarea secțiunilor santurilor se vor face conform STAS 10796/1/1997 și STAS 10796/2/1979 pentru santuri;

Drumurile laterale se vor amenaja pe o lungime de 15 m cu structură rutieră similară cu a drumurilor.

La intersecția cu drumurile laterale, pentru asigurarea continuității santurilor, se vor prevedea rigole carosabile.

### *c) durata minimă de funcționare apreciată corespunzător destinației/funțiilor propuse*

Conform catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, aprobat la data de 18/12/2008, modificat prin HG nr. 1496/2008 din 19 noiembrie 2008 privind modificarea anexei la Hotărârea Guvernului nr. 2139/2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, 2005-01-01 aprobat prin HG nr. 2139/2004 din 30 noiembrie 2004 pentru aprobarea Catalogului privind clasificarea și duratele normale de funcționare a mijloacelor fixe, durata minimă de funcționare a obiectivului de investiție propus este de 20 ani.

Este menționat în catalog la poziția 1.3.7. Infrastructura drumuri (publice, industriale, agricole), alei, străzi și autostrăzi cu toate accesoriile necesare (trotuare, borne, parcaje, parapete, marcaje, semne de circulație), respectiv 1.3.7.2 - cu îmbracaminte din beton asfaltic sau pavaj pe fundație suplă - 20 - 30 ani.

### *d) nevoi/solicitări funcționale specifice.*

Nu este cazul.

## **7. Justificarea necesității elaborării, după caz, a:**

- studiului de fezabilitate, în cazul obiectivelor/proiectelor majore de investiții;  
Nu este cazul.

- expertizei tehnice și, după caz, a auditului energetic ori a altor studii de specialitate, audituri sau analize relevante, inclusiv analiza diagnostic, în cazul intervențiilor la construcții existente;

Pentru realizarea documentatiei necesare realizarii obiectivului de investitii, se vor realiza urmatoarele studii de specialitate:

- masuratori topografice pentru realizarea cartii funciare a obiectivului de investitii si obtinerea unui extras de carte funciara;cartea funciara si extrasul de carte emis de catre O.C.P.I. sunt determinante in realizarea obiectivului de investitii intrucat se delimiteaza foarte clar domeniul public al Comunei Bordești de domeniul privat al cetatenilor; se evita eventuale suprapuneri ale domeniului public cu cel privat si care ar duce la situatii conflictuale sau instanta de judecata, lucru care ar pune in pericol realizarea investitiei.
- studiul topografic necesar identificarii cotelor pe teren, care reprezinta date de intrare pt. realizarea DALI si a PT-ului; cu ajutorul acestor masuratori se determina suprafetele drumurilor, pozitionarea podetelor tubulare transversale, dimensionarea santurilor si acostamentelor;studiul topografic va fi vizat obligatoriu de catre O.C.P.I.; se evita eventuale suprapuneri ale domeniului public cu cel privat si care ar duce la situatii conflictuale sau instanta de judecata, lucru care ar pune in pericol realizarea investitiei.
- studiul geotehnic necesar identificarii parametrilor geotehnici cu ajutorul forajelor si determinarilor din teren; acestea determina stratificatia solului, adancimea la care se afla apa subterana precum si tipul de sol;se identifica eventuale accidente subterane;se stabileste categoria geotehnica a sistemului constructie – teren; in cadrul studiului geotehnic se fac recomandari proiectantului in functie de situatia sondajelor pentru alegerea solutiei tehnice optime; studiul geotehnic este important si pentru realizarea expertizei tehnice de catre un expert autorizat, a carui solutie tehnica propusa in cadrul expertizei tehnice trebuie sa fie in corelare cu studiul geotehnic.
- expertiza tehnica de specialitate este intocmita de catre un expert tehnic autorizat; expertul centralizeaza datele furnizate prin studiul topografic, geotehnic precum si alte studii specifice, dupa caz, si in urma vizitei amplasamentului realizeaza expertiza tehnica;in cadrul expertizei tehnice se face o evaluare a situatiei existente si se impun solutii tehnice pentru viitoarea investitie , solutii pe care proiectantul trebuie sa le aplice in cadrul SF/DALI precum si in cadrul proiectului tehnic;deasemeni nu se admit modificari tehnice in cadrul proiectului decat avizate si autorizate de catre expertul tehnic.
- analiza diagnostic se realizeaza in vederea calcularii indicatorilor de performanta financiara a proiectului;se realizeaza analiza cost-eficacitate pe cel putin 2 variante ; se intocmeste matricea riscurilor ce afecteaza proiectul de investitii;se stabilesc veniturile si costurile de operare si intretinere varianta fara proiect si precum si varianta cu investitie maxima;se face o analiza a celor doua scenarii, cu avantajele si dezavantajele fiecarui scenariu din care reiese justificarea scenariului/optiunii optime, recomandate.

**- unui studiu de fundamentare a valorii resursei culturale referitoare la restrictiile și permisivitățile asociate cu obiectivul de investiții, în cazul intervențiilor pe monumente istorice sau în zone protejate.**