



HOTĂRÂRE

privind aprobarea documentației tehnico-economice pentru investiția
**„REABILITARE ȘI MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN VEDEREA
DEZVOLTĂRII TURISMULUI ÎN STAȚIUNEA AMARA, JUDEȚUL IALOMIȚA”**

Consiliul local al orașului Amara, județul Ialomița;

Având în vedere:

- expunerea de motive a primarului orașului Amara;
- referatul compartimentului de resort din cadrul aparatului de specialitate al Primăriei orașului Amara;
- avizul comisiei pentru activități economico financiare și buget;
- prevederile art. 41-48 din Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, actualizată;
- prevederile Hotărârii Guvernului nr.28/2008 privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții;
- prevederile Ghidului Solicitantului pentru Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 7 - Diversificarea economiilor locale prin dezvoltarea durabilă a turismului, Prioritatea de investiții 7.1 - Sprijinirea unei creșteri favorabile ocupării forței de muncă, prin dezvoltarea potențialului endogen ca parte a unei strategii teritoriale pentru anumite zone, care să includă reconversia regiunilor industriale aflate în declin, precum și sporirea accesibilității și dezvoltarea resurselor naturale și culturale;

În temeiul art. 36 alin. 2 lit. b și c, alin. 4 lit. d, art. 45 alin. 2, art. 115 alin. 1 lit. b, art.126 din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art.1: -Se aprobă proiectul „REABILITARE ȘI MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN VEDEREA DEZVOLTĂRII TURISMULUI ÎN STAȚIUNEA AMARA, JUDEȚUL IALOMIȚA” în vederea finanțării acestuia în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 7, prioritatea de investiții 7.1 nr. apelului de proiecte nr. POR/2016/7/7.1/1.

Art.2: -Se aprobă valoarea proiectului „REABILITARE ȘI MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN VEDEREA DEZVOLTĂRII TURISMULUI ÎN STAȚIUNEA AMARA, JUDEȚUL IALOMIȚA”, **etapa 1** în cuantum de **6.148.382,15 lei** (inclusiv TVA) din care C+M este **4.697.594,47 lei** (inclusiv TVA), precum și **etapa 2**, care se va implementa după solutionarea problemelor de suprapunere a intabulărilor, în cuantum de **4.811.796,12 lei** (inclusiv TVA) din care C+M **4.101.191,86 lei** (inclusiv TVA).

Art.3: -Se aprobă contribuția proprie în proiect a **0,00 lei**, reprezentând achitarea tuturor cheltuielilor neeligibile ale proiectului, cât și contribuția de 2% din valoarea eligibilă a proiectului, aferenta **etapei 1** în cuantum de **122.967,64 lei**, reprezentând cofinanțarea proiectului „REABILITARE ȘI MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN VEDEREA DEZVOLTĂRII TURISMULUI ÎN STAȚIUNEA AMARA, JUDEȚUL IALOMIȚA”.

Art. 4:-Se aprobă contribuția proprie în proiect a 0,00 lei, reprezentând achitarea tuturor cheltuielilor neeligibile ale proiectului, cât și contribuția de 2% din valoarea eligibilă a proiectului, aferenta **etapei 2** în cuantum de **96.235,92 lei** (inclusiv TVA), reprezentând cofinanțarea proiectului „REABILITARE ȘI

MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN VEDEREA DEZVOLTĂRII TURISMULUI ÎN STAȚIUNEA AMARA, JUDEȚUL IALOMIȚA”,

Art. 5:-Sumele reprezentând cheltuieli conexe ce pot apărea pe durata implementării proiectului **REABILITARE ȘI MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN VEDEREA DEZVOLTĂRII TURISMULUI ÎN STAȚIUNEA AMARA, JUDEȚUL IALOMIȚA”,** pentru implementarea proiectului în condiții optime, se vor asigura din bugetul local al orașului Amara.

Art. 6:-Se vor asigura toate resursele financiare necesare implementării proiectului în condițiile rambursării/ decontării ulterioare a cheltuielilor din instrumente structurale.

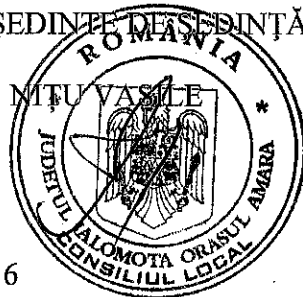
Art. 7:-Se împuternicește domnul Sohodoleanu Gheorghe primarul orașului Amara să semneze toate actele necesare și contractul de finanțare în numele UAT Orașul Amara.

Art. 8:-Prezenta hotărâre se va comunica de către secretarul orașului Amara în vederea ducerii sale la îndeplinire Primarului orașului Amara și compartimentelor de specialitate din cadrul Primăriei orașului Amara.

Art. 9:-Prezenta hotărâre va fi adusă la cunoștința publică prin afișare la sediul Primăriei orașului Amara și publicare pe site-ul propriu Primăriei orașului Amara www.primaria-amara.ro.

Art. 10:- Prezenta hotărâre a fost adoptată cu respectarea prevederilor art. 45 alin. 2 din Legea 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare, respectiv cu votul a 14 consilieri din 15 consilieri în funcție.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,



Nr.150
Din 28 noiembrie 2016
Adoptată în Amara
Ex.3

CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR,

BĂICOLIANU IONICA



DESCRIEREA SUMARĂ A INVESTIȚIEI ȘI INDICATORII TEHNICO-ECONOMICI
Proiectul: „REABILITARE ȘI MODERNIZARE INFRASTRUCTURĂ RUTIERĂ ÎN
VEDEREA DEZVOLTĂRII TURISMULUI ÎN STAȚIUNEA AMARA, JUDEȚUL IALOMIȚA”

1. DESCRIEREA SUMARA A INVESTITIEI

1.1. DESCRIEREA INVESTITIEI

a. Concluziile studiului de fezabilitate sau ale planului detaliat de investiții pe termen lung (în cazul în care au fost elaborate în prealabil) privind situația actuală, necesitatea și oportunitatea promovării investiției, precum și scenariul tehnico-economic selectat.

Pentru obiectul de investiție ce face obiectul prezentului proiect nu a fost elaborat un Studiu de Fezabilitate.

Străzile își vor păstra traseul actual. Vor fi executate corecții ale drumurilor în profil longitudinal în zonele cu declivități mici.

Necesitatea și oportunitatea promovării investiției

În prezent, drumurile propuse spre reabilitare sunt într-o stare avansată de degradare. În profil transversal, nu au o configurație clară, scurgerea apelor este defectuoasă, elementele de scurgere a apelor pluvialele sunt fie colmatate, fie lipsesc, ceea ce face ca apa să stagneze pe partea carosabilă, accentuând și mai mult starea de degradare. În timp s-au format gropi și fâgașe, ceea ce face ca circulația autovehiculelor și pietonilor să se desfășoare în condiții improprii în anotimpurile friguroase.

Reabilitarea străzilor va asigura accesul locuitorilor spre zonele rezidențiale și de agrement și buna desfășurare a activităților comerciale și economice din zonă. Ținând cont de starea actuală a drumurilor, pentru stoparea fenomenului de degradare cât și pentru îmbunătățirea capacității portante, se impune începerea lucrărilor de reabilitare a acestora.

Proiectul asigură preluarea fluxurilor majore de circulație pe direcția Camping Perla, ce traversează orașul Amara și, astfel, se realizează legătura directă a străzilor adiacente din parcul Amara cu direcția principală de traversare a orașului Amara. Străzile propuse pentru modernizare colectează traficul de pe străzile adiacente și îl duc spre drumul național DN2C și spre ieșirea din localitate. Aceasta este de importanță capitală pentru traficul local și de tranzit, deoarece face legătura cu DN2C - principala cale de acces în orașul AMARA.

Având în vedere că proiectul asigură circulația majoră între zonele funcționale (zona veche care cuprinde zonele turistice și cele rezidențiale se realizează preluarea fluxurilor de trafic din zonele funcționale și le dirijează spre străzile de legătură sau colectoare, rezultă necesitatea modernizării străzilor principale și adiacente.

Modernizarea străzilor contribuie la reducerea timpului de călătorie în cadrul localității. **În urma lucrărilor de modernizare se va realiza o uniformizare a traficului local și o repartitie a acestuia pe toate străzile urbane din orașul Amara.** Astfel se evită concentratorii de trafic și uzură prematură a sistemului rutier.

Clasa de importanță a lucrării în conformitate cu HG 766/1997 (Anexa 3) este C lucrări de importanță normală.

Necesitatea modernizării străzilor urbane din orașul Amara rezultă din următoarele aspecte:

- ✓ în orașul Amara fondul construit se află în plin proces de extindere și se continuă sistematizarea și modernizarea acestuia. Pe acest fond, se constată și o intensificare și diversificare a traficului rutier pe aceste străzi;
- ✓ se asigură accesul locuitorilor la unitățile de ordin social și administrativ din oraș și accesul locuitorilor din celelalte zone la obiectivele turistice din zonă ;
- ✓ aducerea sistemului rutier la parametri tehnici corespunzători categoriei III - IV, asigurându-se astfel condiții bune de circulație și confort;
- ✓ realizarea unui profil transversal tip cu elemente geometrice care să se încadreze în prevederile legale pentru străzi;
- ✓ asigurarea scurgerii apelor pluviale, în condiții cât mai bune.

Realizarea investiției este impusă de considerente socio - economice și anume:

- ✓ prin modernizarea străzilor crește viteza de deplasare a autovehiculelor și se reduce timpul de parcurs;
- ✓ se reduce consumul de carburanți și scad costurile lucrărilor de întreținere și reparații ale autovehiculelor deținute de riverani și de cei în trecere prin zonă;
- ✓ crește cota generală a zonei;
- ✓ se reduce gradul de poluare prin scăderea emisiei diverselor noxe și reducerea volumului de praf.

Acest proiect are ca scop îmbunătățirea situației actuale a infrastructurii din cadrul spațiului urban, ameliorarea traficului în orașul Amara prin repartizarea acestuia spre străzile de importanță mai redusă și evitarea concentrărilor de trafic pe arterele principale.

Proiectul de modernizare a străzilor va urmări viabilizarea, respectiv aducerea acestora la parametri tehnici corespunzători și va consta în principal din:

- ✓ rectificarea în plan, în profil transversal a elementelor geometrice și eliminarea punctelor periculoase;
- ✓ modernizarea sistemului rutier;
- ✓ amenajarea trotuarelor și spațiilor verzi;
- ✓ rezolvarea scurgerii apelor pe tot traseul proiectat;
- ✓ amenajarea de pante eficiente de scurgere și prevederea de borduri noi la cote corespunzătoare unei scurgeri rapide spre gurile de scurgere existente sau proiectate.

Prin finalizarea acestor lucrări de modernizare, locuitorii acestor zone vor beneficia de condiții optime de deplasare rutieră și pietonală, fără a fi deranjați în anotimpul ploios sau frigos.

Oportunitatea investiției este dată de existența unei surse de finanțare pentru obiectivul ce necesită a fi modernizat/reabilitat, sursă reprezentată de Axa Prioritară 7 a Programului Operațional Regional (**Diversificarea economiilor locale prin dezvoltarea durabilă a turismului**), Prioritatea de investiții 7.1 (*Sprijinirea unei creșteri favorabile ocupării forței de muncă, prin dezvoltarea potențialului endogen ca parte a unei strategii teritoriale pentru anumite zone, care să includă reconversia regiunilor industriale aflate în declin, precum și sporirea accesibilității și dezvoltarea resurselor naturale și culturale specifice (Investiții în infrastructura de turism)*).

Dată fiind valoarea mare a finanțării nerambursabile ce se dorește a fi accesată, precum și intensitatea ridicată a acesteia (98% din valoarea cheltuielilor eligibile), sprijinul nerambursabil este esențial pentru atingerea obiectivului proiectului și se dovedește, astfel, a avea o importanță deosebită pentru îndeplinirea obiectivelor strategice de dezvoltare ale stațiunii Amara.

Lucrările de reabilitare ale străzilor au urmărit respectarea următoarelor condiții:

- ✓ aducerea sistemului rutier la parametri tehnici corespunzători categoriei drumurilor, asigurându-se astfel condiții bune de siguranță și confort în circulația auto;
- ✓ realizarea unui profil transversal cu elemente geometrice care să se încadreze în prevederile legale;
- ✓ asigurarea scurgerii apelor pluviale în lungul șanțurilor, în condiții cât mai bune.

Lucrările de reabilitare a drumurilor se vor efectua pe traseele existente, evitându-se situațiile care impun exproprieri și demolări de construcții existente. Acestea vor consta în corectarea elementelor geometrice în plan, profil longitudinal și transversal și realizarea unui sistem rutier care să asigure desfășurarea circulației în condiții de siguranță în orice perioada a anului.

Prin intervențiile pe care le propune, proiectul va contribui la creșterea atractivității stațiunii turistice Amara. Reabilitarea infrastructurii rutiere degradate **va conduce la o dezvoltare a confortului turiștilor și a accesului la obiectivele de interes turistic, iar prin aceasta**, implementarea proiectului va duce atât la fidelizarea turiștilor actuali, cât și la atragerea unor noi. Aceasta reprezintă o premisă esențială pentru dezvoltarea, în zona în care se propune implementarea proiectului, atât a activității turistice, cât și a unui număr important de afaceri în alte domenii (alimentație publică, transport public, activități profesionale (ex: service auto) etc), așa cum rezultă și din Acordul de principiu pentru susținerea obiectivului de investiție (anexat prezentei Cereri de finanțare) Cel puțin 27 de noi locuri de muncă vor fi generate în stațiunea Amara ca urmare a implementării proiectului, așa cum rezultă din același Acord de principiu. În felul acesta, proiectul va contribui la dezvoltarea economică a întregii Unități Administrativ-Teritoriale (UAT) și se constituie într-un important instrument ce va duce la îndeplinirea Priorității de Investiții 7.1 a Programului Operațional Regional, respectiv creșterea locurilor de muncă la nivelul stațiunilor turistice, zone aflate în declin economic, dar care dispune de un potențial turistic valoros, prin valorizarea spațiilor verzi și de agrement și prin creșterea numărului mediu de salariați din cadrul stațiunii.

Prin creșterea numărului de turiști atrași în stațiune, este posibilă creșterea ratei de ocupare a unităților de cazare, dar și o creștere a veniturilor obținute în cadrul localității altele decât cele provenite direct din turism, având în vedere faptul că 32% din firmele cu sediul social în UAT Amara activează în domeniul serviciilor și comerțului.

b. Scenariile tehnico-economice prin care obiectivele proiectului de investiții pot fi atinse (în cazul în care, anterior studiului de fezabilitate, nu a fost elaborat un studiu de fezabilitate sau un plan detaliat de investiții pe termen lung)

Din punct de vedere economico-funcțional s-au studiat următoarele scenarii:

Pentru stabilirea soluției finale de reabilitare se propun trei variante:

Scenariul 1: Varianta fără investiție

Această variantă nu se poate aplica în acest caz deoarece este stringentă realizarea reabilitării drumurilor.

Scenariul 2: modernizarea străzilor utilizând o structură rutieră rigidă.

- ✓ 20 cm strat de beton BCR 4.5
- ✓ 30 cm strat de balast
- ✓ Demolare structură existentă

Scenariul 3: utilizând o structură rutieră elastică

- ✓ 4cm BA16
- ✓ 6cm BAD20
- ✓ 15 cm balast stabilizat 4%
- ✓ 25cm strat din piatră spartă impanată
- ✓ 10cm strat din nisip
- ✓ Desfacere structură existentă

În ceea ce privește îmbrăcămințile rutiere rigide, studiile efectuate până în prezent scot în evidență următoarele avantaje pe care acestea le prezintă față de îmbrăcămințile bituminoase:

atestă rezistențe mecanice mai mari și prin urmare se pretează pe drumuri cu trafic foarte intens și greu;

- ✓ sunt rezistente la uzură și la acțiunea agenților atmosferici, fiind indicate în regiuni cu climat umed;
- ✓ având o culoare deschisă, prezintă o vizibilitate mai bună, ceea ce permite o circulație mai sigură în diferite condiții nefavorabile (noaptea, ploaie, ceață etc.);
- ✓ la temperaturi ridicate ale mediului înconjurător și sub acțiunea traficului greu chiar în zonele cu frânări și accelerări dese, nu sunt sensibile la deformații (văluriri și făgașe), cum se constată uneori în cazul îmbrăcăminților bituminoase;
- ✓ au un grad de rugozitate ridicat, asigurând, chiar în condiții de umezire a suprafeței și la viteze mari de circulație, siguranță în exploatare;
- ✓ nu sunt atacate de carburanți și lubrifianti, fiind indicate și pentru locuri de parcare și staționare a autovehiculelor;
- ✓ permit folosirea în mai mare măsură a materialelor locale;
- ✓ pot fi realizate pentru durate de exploatare relativ ridicate (20...30 ani), chiar și pentru trafic rutier intens;
- ✓ necesită un volum de lucrări de întreținere foarte redus și cu cheltuieli mici;
- ✓ bună parte dintre defecțiunile ce apar (cum sunt fisurile și crăpăturile, decolmatarea rosturilor sau exfolierea suprafeței de rulare) nu deranjează desfășurarea normală a circulației autovehiculelor, în prima fază a evoluției acestora;
- ✓ cheltuielile totale de execuție și de întreținere pe perioada lor de exploatare sunt mai reduse decât cele aferente soluțiilor cu îmbrăcăminți rutiere nerigide, pentru aceeași perioadă de timp și același trafic rutier intens și greu.

Dezavantajele pe care le prezintă îmbrăcămințile rutiere din beton de ciment față de cele bituminoase sunt următoarele:

- ✓ cheltuielile inițiale de construcție sunt relativ mari;
- ✓ posibilitățile de ranforsare a structurilor rutiere cu îmbrăcăminți rigide, pentru adaptarea lor la un trafic rutier sporit, impun tehnologii de execuție mai complexe;
- ✓ existența rosturilor transversale în îmbrăcămintea rutieră din beton de ciment
- ✓ deranjează circulația autovehiculelor, atât datorită colmatării în exces a acestora cu mastic bituminos, cât și datorită eventualelor tasări ale dalelor provocate de neuniformitatea capacității portante a terenului de fundare de-a lungul drumurilor. Din cauza rigidității dalelor, îmbrăcămințile din beton de ciment nu pot urma deformațiile straturilor de fundație, iar în cazul unor tasări inegale ale terenului de fundație, dalele fisurează, degradându-se;
- ✓ defecțiunile care pot să apară în îmbrăcămintea rutieră din beton de ciment din cauza unor eventuale greșeli de execuție sau de subdimensionare a structurii rutiere se elimină foarte greu și cu cheltuieli însemnate;
- ✓ îmbrăcămintea rutieră din beton de ciment nu se poate da în circulație decât după ce betonul atestă rezistențe mecanice corespunzătoare (de regulă 3 săptămâni);
- ✓ asigurarea condițiilor normale de circulație pe timp de iarnă impune metode de acționare mai anevoioase, având în vedere că nu se recomandă utilizarea fondanților chimici la dezăpezire și combaterea poleiului;
- ✓ nu se pretează la ameliorări progresive prin consolidări succesive ale structurii rutiere în funcție de necesitățile impuse de trafic;
- ✓ este necesară uneori construirea de variante pentru circulația curentă, care nu se poate desfășura normal pe sectorul de drum în timpul execuției îmbrăcămintei din beton de ciment.

SCENARIU 2		SCENARIU 3	
Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Valoarea investiției mare	Valoarea investiției mică	
Durata normată de viață - 20 ani	Execuție greoaie.	Așternerea de mixturi asfaltice este mult mai ușor de executat.	Durata normată de viață - 15 ani

SCENARIU 2		SCENARIU 3	
Avantaje	Dezavantaje	Avantaje	Dezavantaje
	Materiale la prețuri mai mari (beton)	Materiale, mai ușor de achiziționat (piatră spartă și balast)	
	Lucrări de reparații foarte costisitoare și care nu durează în timp.	Se pretează la intervenții ulterioare de reparații.	

Din analiza celor două variante în studiul privind dimensionarea sistemului rutier s-a constatat că toate variantele fac față traficului. De aceea s-a ales varianta cea mai accesibilă financiar. În afară de prețul redus s-a mai avut în vedere alte două criterii prezentate mai jos.

Pentru selectarea opțiunilor propuse descrise mai sus s-au luat în calcul criteriile de tipul:

- ✓ Social și de mediu
- ✓ Tehnic
- ✓ Financiar

Criteriu	Pondere individuală propunere	Variante propuse		
		1	2	3
Mediu și Social				
Impactul asupra populației	13%	3	1	1
Calitatea serviciilor (transport)	18%	3	1	1
Impactul asupra mediului	12%	3	1	1
Tehnic				
Plan de situație	17%	3	1	1
Încadrarea în standarde	5%	3	1	1
Siguranța în exploatare	15%	3	1	1
Profil longitudinal și transversal	10%	3	2	1
Financiar				
Cost de investiție	10%	3	2	2
Total	100%	2.22	0.94	0.84
Decizia	Se alege - Varianta 3			

Fiecare din variantele alternative propuse au fost evaluate comparativ ținând cont de parametrii sociali și de mediu, tehnici și financiari. Pentru fiecare din criteriile de evaluare s-a realizat clasificarea alternativelor prin punctarea acestora de la 1 la 3 puncte (1 – recomandată; 2 – funcțională; 3 – nerecomandată); s-a folosit o medie ponderată între ponderea individuală a fiecărui criteriu și subcriteriu de evaluare și valoarea dată pentru cotele variantelor.

Din punct de vedere tehnico-economic scenariul recomandat de elaboratorul proiectului, este scenariul 3 deoarece asigură accesul locuitorilor la obiectivele social- economice din zonă, indiferent de anotimp sau de condiții atmosferice. Circulația se va desfășura astfel în condiții mult mai bune de siguranță și confort.

Realizarea proiectului în această variantă va avea o influență socio-economică puternică:

- ✓ crearea de noi locuri de muncă pe perioada execuției lucrărilor
- ✓ mai rapidă deplasare și acces în zonă și acces facil la obiectivele turistice din zona
- ✓ reducerea consumului de carburanți și economii la costul transporturilor
- ✓ creșterea siguranței circulației și a confortului optic pentru conducătorii auto

Avantajele variantei recomandate sunt evidente având în vedere costul de investiție mult mai redus în comparație cu celelalte două scenarii datorat accesului facil la materialele din zona și a tehnologiei de execuției simplă și rapidă.

S-a optat pentru un strat de uzură ieftin care se potrivește specificului traficului care poate fi executat cu materiale locale.

e. Descrierea constructivă, funcțională și tehnologică, după caz.

Întrucât specificul lucrărilor se referă la modernizarea drumurilor/străzilor de interes local, nu sunt necesare utilaje de dotare.

Având în vedere tema de proiectare, nu sunt adoptate soluții pentru instalațiile de iluminat, forță, apă, canalizare. Nu se asigură utilități prin soluția de proiectare adoptată.

Declivitățile în profil longitudinal se înscriu în general în valorile prescrise de normative, fără a depăși valorile admise.

În profil transversal carosabilul are în general două pante sau una unică pe tronsoanele unde lățimile sunt de 2,00 – 6,00 m. Valorile pantelor transversale nu sunt însă constante și nici suficiente pentru scurgerea apelor pluviale spre șanțurile laterale.

SOLUȚII PROPUSE

S-a avut în vedere numai corectarea lățimilor de carosabil, îmbunătățirea elementelor geometrice în plan, în profil longitudinal și transversal, corectarea declivităților și adoptarea unui sistem rutier corespunzător traficului.

Dimensionarea sistemului rutier s-a făcut pe baza prevederilor din:

- ✓ Ordinul M.T. nr. 45/1998;
- ✓ Ordinul M.T. nr. 50/1998;
- ✓ Instrucțiuni tehnice - PD 177/76.

Pe străzile laterale se va executa în continuare o pietruire pe o lungime de 25 m pentru curățirea roților vehiculelor care vin cu pământ. Proiectul prevede realizarea colectării apelor provenite din precipitații prin rigole, șanțuri și podețe de descărcare.

Investiția propusă este în concordanță cu prevederile strategiei de dezvoltare.

Lucrările de modernizare ale străzilor au urmărit respectarea următoarelor condiții:

- ✓ aducerea sistemului rutier la parametri tehnici corespunzători categoriei drumurilor, asigurându-se astfel condiții bune de siguranță și confort în circulația auto;
- ✓ realizarea unui profil transversal cu elemente geometrice care să se încadreze în prevederile legale;
- ✓ asigurarea scurgerii apelor pluviale în lungul șanțurilor, în condiții cât mai bune.

Pentru aducerea drumurilor la parametri care să asigure accesul la rețeaua de drumuri județene s-au proiectat următoarele:

- ✓ lucrări de modernizare a drumurilor;
- ✓ lucrări pentru colectarea și evacuarea apelor de suprafața din zona drumurilor.

Lucrările de modernizare a drumurilor locale se vor efectua pe traseele existente, evitându-se situațiile când impun exproprieri și demolări de construcții existente. Acestea vor consta în corectarea elementelor geometrice în plan, profil longitudinal și transversal și realizarea unui sistem rutier modern care să asigure desfășurarea circulației în condiții de siguranță în orice perioadă a anului.

Pe drumurile locale, în lipsa datelor de trafic, s-a propus un sistem rutier nerigid conform prevederilor normativelor și standardelor în vigoare și anume :

Accesul vehiculelor în zona drumurilor propuse se face antrenând noroi pe roți ceea ce conduce la producerea unor accidente de circulație și crearea unei stări de viabilizare nesatisfăcătoare a carosabilului .

Nu au fost realizate lucrări de pietruire cu un caracter durabil, iar lucrările de întreținere s-au limitat la profilări sezoniere, fără aport de piatră spartă consistentă care să asigure stabilitatea și rezistența părții carosabile. Partea carosabilă are în jur de 2.50 – 6.00 m lățime, având o ușoară împietruire de cca. 5-15 cm piatră spartă în amestec cu balast.

Declivitățile în profil longitudinal se înscriu în valorile prescrise de normative.

În profil transversal carosabilul are în general două pante sau una unică pe tronsoanele unde lățimile sunt de circa 4.00 m. Valorile pantelor transversale nu sunt însă constante și nici suficiente pentru scurgerea apelor pluviale.

Lucrările de modernizare a străzilor se vor efectua pe traseele existente, evitându-se situațiile când impun exproprieri și demolări de construcții existente. Acestea vor consta în corectarea elementelor geometrice în plan, profil longitudinal și transversal și realizarea unui sistem rutier modern care să asigure desfășurarea circulației în condiții de siguranță în orice perioadă a anului.

Pe străzile și drumurile , în lipsa datelor de trafic, s-a propus un sistem rutier flexibil conform prevederilor normativelor și standardelor în vigoare și anume:

Tabel 1. ZONA AMARA NOUA

NR.	ZONA	Denumire stradă	Lungime proiectată (m)	Lățime carosabil proiectat (m)
1	ZONA AMARA NOUĂ (MIRCEȘTI)	DS 6289	0+000 ÷ 0+080	3.00
			0+080 ÷ 0+170	6.00
			0+170 ÷ 0+388.834	3.50
2		DS 6285	0+000 ÷ 0+281.838	5.00
3		DS 6258	0+000 ÷ 0+92.821	5.00
4		DS 6264	0+000 ÷ 0+92.197	4.00
5		DS 6269	0+000 ÷ 0+91.286	4.00
6		DS 6275	0+000 ÷ 0+91.286	4.00
7		DS 6277	0+000 ÷ 0+101.977	3.00
8		DS 6279	0+000 ÷ 0+88.782	3.00
9		DS 6281	0+000 ÷ 0+88.274	2.00
10	DS 6283	0+000 ÷ 0+78.873	2.20	
11	DS 6295	0+000 ÷ 0+069.221	4.00	

12		DS 6293	0+000 ÷ 0+051.909	4.00
13		DS 6291	0+000 ÷ 0+062.624	2.00
14		DS 6253	0+000 ÷ 0+083.872	2.00
15		DS 6260	0+000 ÷ 0+092.477	3.00
16		DS 6266	0+000 ÷ 0+052	3.00
17		DS 6272	0+000 ÷ 0+026	3.00

Tabel. 2 ZONA AMARA VECHE

NR.	ZONA	Denumire stradă	Lungime proiectată (m)	Lățimi proiectate (m)
18	AMARA VECHE - ZONA PARC	Strada Lacului	0+000 ÷ 0+750.66	Carosabil = 6.00m Spațiu verde = 1.00m Trotuare = 1.00m Piste biciclete = 1.00m
19		Strada Libertății	0+000 ÷ 0+321.217	Carosabil = 6.00m Spațiu verde = 1.00m Trotuare = 1.00m Piste biciclete = 1.00m
20		Strada Ana Ipatescu	0+000 ÷ 0+715 – se introduc piste de biciclete și se reamenajează trotuarele 0+715 ÷ 1+190 – se reabilitează carosabilul, se introduc piste de biciclete și se reamenajează trotuarele 0+190 ÷ 1+356.06 – se reabilitează carosabilul,	Carosabil = 6.00m Trotuare = 1.50m Piste biciclete = 1.00m
21		Aleea Plajei – DS6149	0+000 ÷ 0+850 – se introduce trotuar pe partea dreaptă 0+850 ÷ 1+070 – se reabilitează carosabilul, se introduce trotuar pe partea dreapta 1+070 ÷ 1+225.950 – se reabilitează carosabilul	Carosabil = 6.00m Trotuare = 1.80m
22		Aleea Baladei - DS6193	0+000 ÷ 0+252.111 – se reabilitează carosabilul, se introduce trotuar pe partea stânga	Carosabil = 3.50m Trotuare = 1.50m
23		Aleea Soarelui –	0+000 ÷ 0+164.356 – se reabilitează	Carosabil

		DS6179	carosabilul, se introduce trotuar pe partea stânga	0+000 ÷ 0+055 = 5.00m 0+055 ÷ 0+164.356 = 4.00m Trotuare = 1.50m
24		Aleea Plopilor – DS6194	0+000 ÷ 0+380 se reabilitează carosabilul	Carosabil 0+000 ÷ 0+100 = 3.50m 0+100 ÷ 0+150 = 5.50m 0+150 ÷ 0+300 = 6.00m 0+300 ÷ 0+375 = 3.50m 0+375 ÷ 0+380 = platforma
25		Aleea Răsăritului – DS6212	0+000 ÷ 0+219.998 – se reabilitează carosabilul	Carosabil 0+000 ÷ 0+145 = 6.00m 0+145 ÷ 0+219.998 = 3.00m
26		Aleea Zorelelor – DS6223	0+000 ÷ 0+420.239 – se reabilitează carosabilul	Carosabil = 3.00m
27		DS6211	0+000 ÷ 0+145.970 – se reabilitează carosabilul	Carosabil = 3.00m
28		Aleea Macului - DS6160	0+000 ÷ 0+109 – se introduce trotuar pe partea stânga	Trotuar = 1.50m
29		DS6137	0+000 ÷ 0+043.535 – se reabilitează carosabilul	Carosabil = 3.00m
30		Aleea Trandafirilor DS6156	0+000 ÷ 0+219 – se introduc trotuare	Trotuare = 1.50m
31		Aleea Teilor - DS2851	0+000 ÷ 0+690 – se introduc trotuare	Trotuare = 2.00m
32		Aleea Parcului – DS6152	0+000 ÷ 0+272.439 – se introduce trotuar pe stânga	Trotuare = 2.50m
33		DN2C	KM 75+470 ÷ 76+110 – se introduce pistă biciclete pe partea stânga	Pista bicicleta = 3.00m
34		Parcare OJT Strada Mircești	88.07	6.00

INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI - ETAPA 1

2. VALOAREA TOTALĂ A INVESTIȚIEI (INV), inclusiv TVA

În lei și euro la cursul de 4,43 RON/EUR

INVESTIȚIE	RON	EUR
TOTAL, din care:	6.148.382,15	1.387.896,66
construcții și montaj (C+M):	4.697.594,47	1.060.405,07
alte cheltuieli:	1.450.787,68	327.491,59

CONTRIBUȚIE	RON	EUR
Cheltuieli eligibile	6.148.382,15	1.387.896,66
Cheltuieli neeligibile	0,00	0,00
Contribuție UAT Amara, din care:	122.967,64	27.757,93
Contribuție UAT Oraș Amara la cheltuielile eligibile (2%)	122.967,64	27.757,93
Contribuție UAT Oraș Amara la cheltuielile neeligibile (100%)	0,00	0,00
Asistență financiară nerambursabilă	6.025.414,51	1.360.138,73
VALOARE TOTALA PROIECT	6.148.382,15	1.387.896,66

3. EȘALONAREA INVESTIȚIEI

în lei, inclusiv TVA

EȘALONARE	%	TOTAL	C+M
Anul I	4,10%	251.935,00	0
Anul II	25,30%	1.555.566,32	1.324.220,57
Anul III	70,60%	4.340.880,83	3.373.373,90

4. DURATA DE REALIZARE A INVESTIȚIEI

Durata de realizare a investiției este de 35 de luni.

5. CAPACITATI

- **Drumuri vizate de proiect:** Aleea parcului, Aleea trandafirilor, DS 6149-Aleea Plajei, Aleea Baladei, DS 6212-Aleea rasaritului, Aleea soarelui, DS 6223 aleea zorelelor, DS 6289, DS 6279, DS 6277, DS 6275, DS 6272, DS 6266, DS 6269, DS 6264, DS 6260, DS 6258, DS 6295, DS 6293, DS 6291, DS 6253, DS 6283, DS 6160, 6137, 6211, DS 6281, DN 2C - trotuar.
- Lungime carosabil:** 3.173,642 ml
- Suprafață carosabil:** 16.167 mp
- Suprafață trotuare:** 5.620 mp
- Suprafață pistă biciclete:** 2.116 mp
- Suprafață spații verzi:** 4.505 mp
- Bordură 20x25:** 8.487 ml
- Bordură 10x15:** 5.198 ml
- Coșuri de gunoi:** 45 buc
- Bănci:** 45 buc

INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI - ETAPA 2

2. VALOAREA TOTALĂ A INVESTIȚIEI (INV), inclusiv TVA

În lei și euro la cursul de 4,43 RON/EUR

INVESTIȚIE	RON	EUR
TOTAL, din care:	4.811.796,12	1.075.941,58
construcții și montaj (C+M):	4.101.191,86	925.514,55
alte cheltuieli:	710.604,26	150.427,03

CONTRIBUȚIE	RON	EUR
Cheltuieli eligibile	4.811.796,12	1.075.941,58
Cheltuieli neeligibile	0,00	0,00
Contribuție UAT Amara, din care:	96.235,92	21.518,83
Contribuție UAT Oraș Amara la cheltuielile eligibile (2%)	96.235,92	21.518,83
Contribuție UAT Oraș Amara la cheltuielile neeligibile (100%)	0,00	0,00
Asistență financiară nerambursabilă	4.715.560,20	1.054.422,75
VALOARE TOTALA PROIECT	4.811.796,12	1.075.941,58

3. EȘALONAREA INVESTIȚIEI

în lei, inclusiv TVA

EȘALONARE	%	TOTAL	C+M
Anul I	4,10%	197.167,29	0
Anul II	25,30%	1.217.404,48	1.156.098,65
Anul III	70,60%	3.397.224,35	2.945.093,21

4. DURATA DE REALIZARE A INVESTIȚIEI

Durata de realizare a investiției este de 36 de luni.

5. CAPACITĂȚI

- **Drumuri vizate de proiect**
 - DS 6071-Str. Lacului (reabilitare) DS 2851-Str. Libertatii (reabilitare)
 - DS 6034-6054-Str. Ana Ipatescu (reabilitare) DS2851-Aleea teilor DS 6285
 - (1) DS 6285 (2) DS 6194 (aleea Plopiilor) DS 6224 (Dr. Ionescu Calinesti)
- Lungime carosabil:** 2.369,775 ml
- Suprafață carosabil:** 14.930 mp
- Suprafață trotuare:** 5.671 mp
- Suprafață pistă biciclete:** 4.435 mp
- Suprafață spații verzi:** 6.875 mp
- Bordură 20x25:** 5.434 ml
- Bordură 10x15:** 8.589 ml
- Coșuri de gunoi:** 5 buc
- Bănci:** 5 buc

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

