

ROMÂNIA
JUDETUL BUZĂU
COMUNA SĂGEATA
CONSILIUL LOCAL

H O T Ă R Ă R E

pentru modificarea Hotărârii Consiliului Local al Comunei Săgeata nr. 51/2016 privind aprobarea acordului de parteneriat între UAT Comuna Săgeata și UAT Comuna Robeasca, UAT Comuna Vadu Pașii cu UAT Județul Buzău pentru promovarea proiectului "Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul limită județ Brăila - Robeasca - Vadu Pașii (E85)"

Consiliul Local al Comunei Sageata :

Având în vedere

- expunerea de motive a primarului Comunei Sageata , judetul Buzau , înregistrată sub nr. 135/10.11.2016;
- adresa Consiliului Județean Buzău nr. 14.191/03.11.2016;
- prevederile Hotărârii Consiliului Local al Comunei Săgeata nr. 51/2016 privind aprobarea acordului de parteneriat între UAT Comuna Săgeata și UAT Comuna Robeasca, UAT Comuna Vadu Pașii cu UAT Județul Buzău pentru promovarea proiectului "Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul limită județ Brăila - Robeasca - Vadu Pașii (E85)";
- prevederile Ordinului Ministrului Dezvoltării Regionale și Administrației Publice nr. 2741/13.10.2016 pentru modificarea și înlocuirea Ordinului Viceprim – Ministrului, Ministrul Dezvoltării Regionale și Administrației Publice, nr. 907/21.06.2016 pentru aprobarea Ghidului Solicitantului – condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul Apelului de proiecte nr. POR 2016/6/6.1/1;

În temeiul art. 14 și art. 45, alin 1, alin 2 lit "f" din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art. 1 Prevederile art.3 alin (1) din Hotărârea Consiliului Local al Comunei Săgeata nr. 51/2016 se modifică și va avea următorul cuprins:

" a) Valoarea totală a investiției, inclusiv TVA:

119.305,116 mii lei, din care:

- C+M: 105.281,123 mii lei;
- cheltuieli diverse și neprevăzute: 9.785,107 mii lei."

Art.2 Anexa nr.3 la Hotărârea Consiliului Local al Comunei Săgeata nr. 51/2016 se modifică și va avea forma prevăzută în Anexa nr.1 care face parte integrantă din prezenta hotărâre .

Art.3 Acordul de parteneriat aprobat în baza art.2 alin (1) din Hotărârea Consiliului Local al Comunei Săgeata nr. 51/2016 se modifică corespunzător art.1 și art.2 și va avea forma prevăzută în Anexa nr.2 care face parte integrantă din prezenta hotărâre .

Art.4 Prevederile art.6 din Hotărârea Consiliului Local al Comunei Săgeata nr. 51/2016 se modifică și va avea următorul cuprins:

"Se împuternicește reprezentantul legal al Comunei Săgeata să semneze acordul de parteneriat prevăzut în Anexa nr.2, precum și toate actele necesare promovării și implementării proiectului."

Art.5 Celelalte articole din Hotărârea Consiliului Local al Comunei Săgeata nr. 51/2016 rămân neschimbate.

Art.6 Secretarul comunei Săgeata va asigura comunicarea hotărârii autorităților și instituțiilor interesate.

Președinte de Ședință

Consilier local

Manea Ion



Contrasemnează

Secretar,

Iancu Viorica Raimonda

Nr.59/10.11.2016, Săgeata- Buzau

Hotărârea a fost adoptată de Consiliul Local al comunei Săgeata , în ședință de îndată din data de 10.11.2016, cu respectarea prevederilor art.45 alin (1) din Legea nr.215/2001 a administrației publice locale , (R2) , cu un număr de 11 voturi pentru ,0 abțineri și 0 voturi împotriva, din numărul total de 13 consilieri în funcție și 11 consilieri prezenți la ședință

**Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție
pentru obiectivul de investiții
„Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii
rutiere de transport pe tronsonul Robeasca-Vadu Pașii, județul Buzău”**

- sinteză -

I. DATE GENERALE

1. **Denumirea obiectivului de investiții:** „Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Robeasca-Vadu Pașii, județul Buzău”
2. **Amplasamentul:** Județul: Buzău, Comune: Robeasca, Săgeata, Vadu Pașii
3. **Titularul investiției:** Unitatea Administrativ Teritorială Județul Buzău
4. **Beneficiarul investiției:** Unitatea Administrativ Teritorială Județul Buzău
5. **Elaboratorul documentației:** S.C. RUTIER CONEX XXI SRL Bacău

II. DESCRIEREA INVESTIȚIEI

Drumul de interes regional DJ 203K este se află în domeniul public al județului și în administrarea Consiliului Județean Buzău, fiind încadrat în categoria funcțională a drumurilor de interes județean.

1. Situația existența a obiectivului

- starea tehnică, din punctul de vedere al asigurării cerințelor esențiale de calitate în construcții, potrivit legii;

Tronsonul de drum analizat este cuprins între km 0+000 - 36+680.

Conform Ordinului nr. 43 din 1997, DJ 203K este un drum de clasă tehnică IV.

Elementele generale de gabarit:

- lungime sector drum - 36.680,00 m
- platforma drumului - 8,0 m
- lățimea căii de rulare - 6,0 m;
- acostamente - 2x1,0 m;
- încadrare - borduri
- viteza de proiectare - 60 km/h;

Sectorul de drum județean se încadrează în clasa tehnică IV, trafic „redus”.

Cerințele esențiale de calitate în construcții

a) rezistența mecanică și stabilitate

b) siguranța în exploatare

În ceea ce privește cerințele esențiale de calitate în construcții, sectorul de drum analizat satisface aceste criterii, defectele și degradările existente nu sunt de natură și

severitate de a afecta rezistența și stabilitatea, cât și siguranța în exploatare, dar și în ce privește măsurile de întreținere.

În decursul timpului au fost executate lucrări de întreținere și reparații pe diferite tronsoane ale drumului, dar există sectoare care prezintă totuși procese de degradare a părții carosabile; prezența zonelor depresionare favorizează acumularea și stagnarea/scurgerea necontrolată a apelor meteorice. În plan, traseul prezintă aliniamente care ajung și la 1,5-2,0 km, racordate între ele cu arce de cerc, cu raze cuprinse între cele minime și cele recomandabile.

În plan, traseul prezintă aliniamente care ajung și la 1,5-2,0 km, racordate între ele cu arce de cerc, cu raze cuprinse între cele minime și cele recomandabile. În profil longitudinal, declivitatea maximă nu depășește 4,0 %.

Profilul transversal al drumului este în cea mai mare parte la nivelul terenului și pe sectoare de lungimi relativ scurte, în profil mixt sau în rambleu la rampele de la poduri. Lățimea platformei drumului pe sectoarele din extravilan este de 8 m, din care parte carosabilă de 6 m, încadrată cu borduri. La această lățime se adaugă dispozitivele de scurgere a apelor: șanțuri sau rigole din pământ sau pereate.

Lățimea platformei drumului pe sectoarele din intravilan include pe lângă partea carosabilă, trotuarele și spațiile verzi, acolo unde există.

În ceea ce privește traficul pietonal sau al bicicliștilor, acesta se desfășoară în mare parte pe partea carosabilă, existând spații la limita proprietăților, dar neamenajate corespunzător.

Există un număr insuficient de alveole pentru mijloacele de transport în comun, mare parte dintre opririle și preluările de călători se fac de pe partea carosabilă.

Pe sectorul studiat, drumul județean prezintă o structură rutieră suplă, alcătuită din straturi bituminoase pe fundație din materiale granulare, cu grosimi variabile, după cum urmează:

- Km 0+000-5+400 cu grosimi relativ mari, variind între 12-26 cm;
- Km 5+400- 11+400 cu grosimi medii, variind între 10-17 cm;
- Km 11+400- 38+700 cu grosimi reduse, variind între 7-12 cm (majoritatea <10 cm).

Pe sectorul studiat există 236 intersecții cu drumuri laterale, sistematizate sau nu.

La poziția kilometrică de capăt, respectiv 36+680 drumul județean se intersectează cu drumul național european DN2 (E85), intersecție care este sistematizată în urma finalizării lucrărilor de reabilitare a acestuia din anul 2002.

În general, există un sistem de colectare a apelor de suprafață alcătuit din șanțuri și rigole, pereate sau din pământ, înierbate. Apele colectate de acestea sunt evacuate prin intermediul podețelor tubulare, sau dalate cu lumini cuprinse între 1,00- 4,50 m.

Stare de viabilitate poduri

- *pod km 26+670, peste canal*

Podul este amplasat în intravilanul localității Stăncești și asigură traversarea peste canal de irigație, a drumului județean nr.203K, la poziția km 26+670

Caracteristici:

Scop	Pod de sosea
Material	Beton armat, precomp.
Pozitia caii	Cale sus
Durata probabila	Definitiv
Structura de rezistenta	Grinzi pref din b.p.
Schema statica	Grinzi simplu rezemate
Caracteristica traseului	Aliniament
	Pod in palier
Unghiul de intersectie	Pod drept
Mobilitate	Pod fix

Nr. Total deschideri	: 1
Lungime totală	: 18,50 m
Înălțimea la etiaj	: 2,50 m
Lățimea suprastructurii	: 8,50 m
Lățimea părții carosabile	: 8,00 m
Trotuare.	: -
Parapet	: metalic

- *pasaj la km 32+560 peste CF*

Pasajul este amplasat în localitatea Vadu Pașii și asigură traversarea drumului județean, peste linia dublă de cale ferată, magistrala 500, la poziția km 32+560.

Caracteristici:

Scop	Pasaj sup. de sosea
Material	B.a. și precomprimat
Pozitia caii	Cale sus
Durata probabila	Definitiv
Structura de rezistenta	Grinzi din b.p.
Schema statica	Simplu rezemate
Caracteristica traseului	Aliniament
	Pod in palier
Unghiul de intersectie	Pod drept
Mobilitate	Pod fix

Numărul de deschideri și lung pod	: 1 x 18,00 m / 28,10 m.
Lățimea suprastructurii	: 11,34 m
Lățimea părții carosabile	: 8,84 m
Trotuare.	: 1,00 m
Parapet	: metalic

Starea de degradare a îmbrăcăminții bituminoase existente a fost stabilită în conformitate cu prevederile „Normativului pentru evaluarea stării de degradare a îmbrăcăminții pentru drumuri cu structuri suple și semirigide”, indicativ AND 540/2003.

Analizând traficul și îmbrăcămintea rutieră, traseul a fost împărțit în 3 sectoare omogene:

Sector 1	km 0+000 – 27+550
Sector 2	km 27+550 – 29+100
Sector 3	km 29+100 – 36+680

Principalele defecțiuni ale îmbrăcăminții asfaltice care predomină pe traseu sunt faianțările și fisurația multiplă, care au determinat o permeabilitate cu valori mari a structurii și implicit un teren de fundare care a suferit degradări importante.

S-a constatat o îmbătrânire profundă a covorului asfaltic cu rol de uzură, iar lipsa șanțurilor sau colmatarea lor a condus la o colectare și evacuare deficitară a apelor de suprafață.

Având în vedere că drumul este modernizat de foarte mult timp, aceste degradări sunt datorate expirării duratei de serviciu și lipsei lucrărilor de întreținere.

Lucrări de colectare și evacuare ape

De-a lungul traseului drumului județean DJ203K sunt întâlnite diverse dispozitive de colectare a apelor de suprafață (șanțuri și rigole pereate sau nepereate) a căror stare tehnică de funcționare este precară, secțiunea acestora fiind insuficientă pentru colectarea apelor, sau lipsesc pe tronsoane întregi de drum.

Evacuarea apelor către emisar se realizează prin intermediul podețelor a căror secțiune variază de la circulară la rectangulară, unele dintre acestea având o secțiune insuficientă față de cea necesară pentru exploatare și întreținere.

Poduri

În conformitate cu „Instrucțiuni pentru stabilirea stării tehnice a unui pod” indicativ AND 522-2006, s-au identificat defectele și degradările elementelor podului și anume:

- La elementele principale ale structurii de rezistență;
- La elementele de rezistență ale suprastructurii care susțin calea;
- La elementele infrastructurii (culei, racordări cu terasamentele);
- La albia pârâului, apărări de maluri, rampele de acces la pod;
- La calea podului, parapete.

În urma evaluării și notării defectelor și degradărilor, a caracteristicilor de calitate și a caracteristicilor de funcționalitate ale fiecărui pod în parte, avem determinați următorii indici de stare tehnică pentru care corespund clasele stării tehnice aferente:

Nr.crt	Poziție km	Lungime pod	Ist	Clasa stării tehnice
1	26+670	18,50	42	III
2	32+560	28,10	52	III

În ceea ce privește lucrările de siguranța circulației și semnalizare rutieră există sisteme de semnalizare rutieră prin indicatoare rutiere, dar care trebuiesc recondiționate și completate.

- **valoarea de inventar a construcției:** 11.138.065,40lei
- **Concluziile raportului de expertiză tehnică/audit energetic prezentarea a cel puțin două opțiuni;**

Lucrări de drumuri

Pentru adoptarea structurii rutiere optime se recomandă ca soluții minime:

- **Soluția 1: reciclarea in situ, la cald, a structurii rutiere suple existente cu adaos de lianți bituminoși și cu sau fără adaos de agregate naturale.**
- **Soluția 2: reconstruire structură rutieră în special pe tronsoanele cu degradări structurale majore, structura rutieră se va dimensiona pentru un trafic de perspectivă de 15 ani, în conformitate cu „Normativul de dimensionarea structurilor rutiere suple și semirigide PD155-2001 și va fi verificat la îngheț-dezgeț.**
- **Soluția 3: execuția unei structurii rutiere rigide cu dală din beton de ciment rutier.**

Lucrări de poduri

În urma evaluării podurilor expertizate, s-au identificat o serie de soluții tehnice care pot fi recomandate și care pot fi adaptate pentru fiecare structură în mod distinct după cum urmează:

- **Soluția A -** Lucrări de reparații a podului existent, cu păstrarea elementelor de gabarit actuale
- **Soluția B -** Lucrări de reabilitare a podului existent, cu modificarea elementelor de gabarit actuale și înlocuirea suprastructurii
- **Soluția C -** Înlocuirea podului existent.

- recomandarea expertului/auditorului energetic asupra soluției optime din punct de vedere tehnic și economic, de dezvoltare în cadrul documentației de avizare a lucrărilor de intervenții.

Lucrări de drumuri

Principalele defecțiuni care predomină pe traseu, sunt faianțările și fisurația multiplă, ceea ce denotă o permeabilitate cu valori mari a structurii existente și implicit un teren de fundare care a suferit degradări importante.

Din acest motiv, soluția tehnică de modernizare recomandată pe cca. 2/3 din lungimea sectorului de drum analizat, se referă la reconstrucția totală a structurii rutiere, incluzând și o stabilizare a terenului de fundare.

Sectoarele pe care se recomandă soluția de refacere completă a structurii rutiere sunt:

- Km 0+000 – 20+700
- Km 27+200 – 29+100

Pe restul traseului unde degradările se datorează în mai mică măsură deficiențelor terenului de fundare se recomandă o soluție care să asigure o portanță crescută prin introducerea unui strat de baza reciclat de minimum 15 cm.

Sectoarele pe care se recomandă aplicarea unei astfel de soluții sunt:

➤ Km 20+700 – 27+200

➤ Km 29+100 – 36+680

Structurile rutiere recomandate sunt:

- a) Pentru reconstrucția totală a structurii rutiere existente:
- beton asfaltic BA16 în strat de uzură 4 cm
 - beton asfaltic deschis BAD20 în strat de legătură 6 cm
 - strat de piatră spartă 25 cm
 - strat de fundație din balast 15 cm
 - strat de forma din material necoeziv 15 cm
 - material geotextil cu rol anticontaminant
 - stabilizarea solului cu produse agrementate 10 cm
- b) Pentru soluția de reciclare a structurii rutiere existente:
- beton asfaltic BA16 în strat de uzură 4 cm
 - beton asfaltic deschis BAD20 în strat de legătură 6 cm
 - strat reciclat pe baza de liant hidraulic minim 15 cm

Cu stratul reciclat se va realiza și reprofilarea secțiunii transversale conform proiectului, deci grosimea medie a stratului reciclat va depăși 15 cm.

Lucrări de poduri

Nr.crt	Poziție km	Soluții propuse	Recomandare expertului
1	26+670	B / C	C
2	32+560	A / B	A

Evaluările s-au efectuat pentru lucrările de drumuri în cele două soluții propuse, iar la poduri pentru variantele recomandate.

Valorile totale rezultate – conform devizului general elaborat pentru această investiție sunt:

Varianta I

Total general:

99.420,930 mii lei = 22.442,648 mii euro - valori fără TVA

119.305,116 mii lei = 26.931,177 mii euro – valori cu TVA,

din care

C+M: 87.734,269 mii lei = 19.804,575 mii euro - valori fără TVA

105.281,123 mii lei = 23.765,490 mii euro – valori cu TVA

Varianta II

Total general:

124.884,938 mii lei = 28.190,731 mii euro - valori fără TVA

149.583,909 mii lei = 33.766,119 mii euro - valori cu TVA

din care C+M:

109.239,469 mii lei = 24.659,022 mii euro - valori fără TVA

131.087,363 mii lei = 29.590,827 mii euro - valori cu TVA

Prețurile unitare sunt cele medii din domeniu din luna februarie 2016 și se încadrează în standardele de cost din domeniu.

III. DATE TEHNICE ALE INVESTIȚIEI

3.1 descrierea lucrărilor de bază și a celor rezultate ca necesare de efectuat în urma realizării lucrărilor de bază;

Scopul general al lucrărilor este acela de a obține elementele geometrice, dar și de capacitate portantă care să corespundă clasei tehnice a drumului județean analizat.

Sectorul de drum județean DJ203K este poziționat între km 0+000-36+680, rezultând o lungime $L = 36,68$ km.

Categoria de importanță în conformitate cu HG577/1995 este C normală.

Clasa tehnică a drumului este IV în conformitate cu Ordinul 46/1998.

Drumul județean DJ203 K, pe sectorul analizat, traversează zona de relief șes, în conformitate cu prevederile AND 583-2002 - "Normativ privind condițiile de relief pentru proiectarea drumurilor și stabilirea capacității de circulație a acestora".

În conformitate cu OG43/1997 republicată în 2015 și OG7/2010 republicată în 2015 viteza de proiectare pentru un drum de clasă tehnică IV în zona șes, este de 60 km/h.

Elementele de gabarit țin cont de clasa tehnică a drumului și vor fi:

- platforma drumului - 8,0 m
- lățimea căii de rulare - 6,0 m
- acostamente - 2 x 1,0 m
- încadrare- benzi de încadrarea 2 x 0,25 m

S-a efectuat prognoza traficului rutier pentru anii: 2015 – 2020 – 2025 - 2030 – 2035 – 2040; conform reglementărilor tehnice în vigoare, se recomandă păstrarea profilului transversal de 2 benzi de circulație (platforma 8,0 m / parte carosabilă 6,0 m).

Lucrările de modernizare ale drumului vor consta din îndeplinirea următoarelor obiective:

- lucrări de terasamente(casete sau reconstrucții) și lucrări la structura rutieră (reciclare sau reconstrucții), precum și prevederea de trotuare și accese la proprietăți. Secțiunea transversală a drumului modernizat va avea partea carosabilă de 6,00 m (două benzi de circulație 2x3,00 m) și acostamente de 1,00m.

- execuția unei structuri rutiere suple dimensionate corespunzător traficului de perspectivă și verificată la îngheț-dezghet;
- corecția punctuală a traseului(dacă este cazul), prin îmbunătățirea elementelor geometrice ale unor curbe, inclusiv asigurarea vizibilității în plan și în profil în lung, fără a conduce la lucrări costisitoare de sprijinire sau exproprieri, sau demolări de construcții existente;
- îmbunătățirea scurgerii apelor în lungul drumului prin prevederea unui sistem eficient de colectare a apelor din precipitații;
- înlocuirea podețelor cu diametre sau deschideri mai mici de 2,00 m precum și repararea unor podețe existente, inclusiv amenajări amonte și aval;
- amenajarea la nivel a tuturor intersecțiilor cu alte drumuri publice, în funcție de categoria acestora și configurația terenului în zona adiacentă;
- sporirea siguranței circulației prin prevederea de dispozitive de protecție a drumului, în principal parapete metalice cu nivel de protecție corespunzător;
- sporirea siguranței circulației pietonilor prin prevederea de trotuare în localitățile traversate precum și a pistelor de bicicliști;
- sporirea siguranței circulației prin prevederea de elemente de semnalizare și marcaje, precum și a elementelor de protecție de tipul parapetilor metalici cu nivel de protecție adecvat;
- amenajarea alveolelor pentru stațiile mijloacelor de transport în comun precum și prevederea unora noi, dar și a zonelor de traversări pentru pietoni amenajate astfel încât să poată fi utilizate și de către persoanele cu handicap locomotor;
- cele 2 poduri (structuri) existente se vor analiza și, în funcție de starea acestora, se vor lua măsuri corespunzătoare, utilizându-se acțiunile și modelele de calcul în conformitate cu SR EN 1991:1 (Eurocod 1) și SR EN 1992:2 (Eurocod 2), conducând la o lățime a părșii carosabile de 7,80 m și trotuare;
- identificarea rețelelor și utilităților afectate de lucrările de modernizare a sectorului de drum județean, relocarea și protejarea acestora conform normativelor specifice și reglementarilor legale în vigoare.

A - Lucrări de drumuri

Amenajarea traseului în plan

Lucrările de modernizare proiectate urmăresc elementele geometrice existente, racordarea aliniamentelor făcându-se cu ajutorul curbelor arc de cerc sau după caz curbe progresive de tip clotoidă, dezvoltarea spațială a secțiunii transversale a drumului făcându-se cu respectarea prevederilor STAS 863-1985 și a spațiului disponibil.

Profil longitudinal

Profilul longitudinal a fost stabilit ținând cont de soluțiile de execuție ale structurilor rutiere și de cotele obligate la poduri, accese, puncte cu cota impusă din

localități. Profilul longitudinal urmărește pasul minim de proiectare de 80,0 m, iar racordările verticale convexe și concave au raza corespunzătoare vitezei de proiectare.

Profilul transversal

Drumul este clasificat ca drum județean, având câte două benzi de 3,00 m lățime fiecare pe sensul de circulație, aparține clasei tehnice IV, conform Normelor Tehnice aprobate prin Ordinul M.T. nr. 46/1998.

Forma în secțiune transversală este de tip acoperiș, cu pante transversale de 2,5% în aliniament, iar în curbe deverul va fi adaptat funcție de viteza de proiectare iar lățimea părții carosabile funcție de raza curbei.

Acostamentele vor avea lățimea de 1,00 m, lățimea totală a platformei rezultând de 8.00 m. Acostamentele vor fi impermeabilizate complet având aceeași structură rutieră ca și a părții carosabile. Acostamentele vor avea pante de 4%.

În zonele din intravilan se vor amplasa trotuare de 1,5 m lățime și piste de bicicliști cu lățimea de 1,0 m sau de 2,0 m.

Structura rutieră

Dimensionarea structurii rutiere s-a făcut pentru perioada de perspectivă anul 2032, în concordanță cu normativul PD177/2001 "Normativ privind dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide" și a fost verificat la acțiunea din îngheț-dezghet, conform STAS 1709/1 și STAS 1709/2.

- o Soluția 1: Pentru tronsoanele de drum care se vor reconstrui, în special pe tronsoanele cu degradări structurale majore, structura rutieră se va dimensiona pentru un trafic de perspectiva de 15 ani, în conformitate cu „Normativul de dimensionarea structurilor rutiere suple și semirigide PD155-2001 și va fi verificat la îngheț-dezghet, având următoarea succesiune recomandată:

- beton asfaltic BA16 în strat de uzura	4 cm
- beton asfaltic deschis BAD20 în strat de legatura	6 cm
- strat de piatră spartă	25 cm
- strat de fundatie din balast	15 cm
- strat de forma din material necoeziv	15 cm
- material geotextil cu rol anticontaminant	
- stabilizarea solului cu produse agrementate	10 cm

- o Soluția 2: Pentru soluția de reciclare a structurii rutiere existente:

- beton asfaltic BA16 în strat de uzura	4 cm
- beton asfaltic deschis BAD20 în strat de legatura	6 cm
- strat reciclat pe baza de liant hidrolic minim	15 cm

Cu stratul reciclat se va realiza și reprofilarea secțiunii transversale conform proiectului, deci grosimea medie a stratului reciclat va depăși 15 cm.

Pentru realizarea amprizei proiectate se vor desface bordurile din beton existente, se va executa caseta drumului prin tăierea rostului la 0,50 m de la marginea carosabilului spre interior, în vederea consolidării benzilor de încadrare și a acostamentelor. Se recomandă ca stratul de formă al casetelor să fie stabilizat cu produse agrementate, pentru sporirea capacității portante. Alcătuirea propusă pentru caseta de extindere a structurii rutiere și pentru consolidarea acostamentelor:

- strat de material reciclat în grosime de 15 cm;
- strat superior de fundație din piatră spartă minim 25 cm;
- strat inferior de fundație din balast minim 15 cm;
- strat de formă din materiale necoezive min 15 cm;
- stabilizare pat drum cu materiale agrementate.

Aceste straturi vor fi realizate până la nivelul superior al structurii actuale. Deasupra rostului dintre casetă și suprafața structurii rutiere existente, se va prevedea un material geosintetic pentru întârzierea transmiterii fisurilor și armarea îmbrăcăminții bituminoase pe lățimea de 1,0 m.

Structurile rutiere adoptate pe sectoarele recomandate sunt următoarele

- pentru sectoarele cuprinse între km 0+000-20+700 și 27+200-29+100 se va aplica soluția 1 + casete
- pentru sectoarele cuprinse între km 20+700-27+200 și 29+100-36+680 se va aplica soluția 2 + casete

Structura rutieră adoptată pentru trotuare:

- pavele autoblocante din beton – 6 cm;
- substrat nisip 2 cm;
- strat fundație din balast 15 cm.

Amplasare trotuarelor este următoarea:

Pozitia Km		Stanga	Dreapta	Latime
0+035	1+755	x	x	1.5
4+600	6+300	x	x	1.5
9+800	11+860	x	x	1.5
13+150	14+900	x	x	1.5
18+000	18+900	x	x	1.5
20+455	25+215	x	x	1.5
26+800	29+335	x	x	1.5
31+100	33+575	x	x	1.5
34+050	35+450	x	x	1.5
35+925	36+680	x	x	1.5

Structura rutieră adoptate pentru piste de bicicliști:

- strat de uzură din BA16 – 3 cm;
- strat fundație din balast 15 cm.

Amplasarea pistelor de bicicliști este următoarea:

Poziția Km		Stanga	Dreapta	Latime
0+035	1+755	x		1
9+800	11+860	x		1
13+150	14+900	x		1
18+000	18+900	x		1
20+455	25+215	x		1
26+800	29+335	x		1
31+100	33+575	x		1
33+575	34+050	x		2
34+050	35+450	x		1
35+925	36+680	x	x	1

Structurile rutiere adoptate pe sectoarele recomandate sunt următoarele:

- pentru sectoarele cuprinse între km 0+000-20+700 și 27+200-29+100 se va aplica soluția 1 + casete

- pentru sectoarele cuprinse între km 20+700-27+200 și 29+100-36+680 se va aplica soluția 2 + casete

Pod km 26+670, peste canal

Pentru acest obiectiv s-a studiat soluția tehnică de înlocuire a podului existent cu un pod nou.

Pasaj la km 32+560, peste CF

Pentru acest obiectiv s-a studiat soluția tehnică de lucrări de reabilitare ale podului existent, cu modificarea elementelor de gabarit actuale și păstrarea suprastructurii

Structura rutieră adoptată pentru trotuare:

- pavele autoblocante din beton – 6 cm;
- substrat nisip 2 cm;
- strat fundație din balast 15 cm.

Structura rutieră adoptate pentru piste de bicicliști:

- strat de uzură din BA16 – 3 cm;
- strat fundație din balast 15 cm.

Intersecții cu drumuri publice și conectarea la drumurile locale

Drumurile laterale vor fi amenajate pe o lungime de 1,30 m (la limita minimă de proprietate a beneficiarului) cu structuri rutiere adaptate la carosabilul existent, iar intersecțiile vor fi sistematizate în funcție de traficul atras de acestea, conform normativului AND-2010.

Structurile rutiere adoptate:

✓ drumuri laterale din pamânt:

- strat uzură BA16 – 4 cm
- strat de legătură BAD20 – 6 cm

- strat piatră sparta - 12 cm
- strat fundaie balast - 20 cm
- ✓ drumuri laterale pietruite:
 - strat uzură BA16 - 4 cm
 - strat de legătură BAD20 - 6 cm
 - strat piatră sparta - 12 cm
- ✓ drumuri laterale asfaltate:
 - strat uzură BA16 - 4 cm
 - strat de legătură BAD20 - 6 + 3 cm

Lucrări de colectare și evacuare ape

Pentru colectarea și evacuarea apelor pluviale, se vor proiecta șanțuri pereate pe toată lungimea cuprinsă în extravilan, în intravilan prevăzându-se rigole cu placuță carosabilă.

Lucrări de siguranța circulației, marcaje și indicatoare rutiere

Se vor amenaja alveolele pentru mijloacele de transport în comun, în afara părții carosabile precum și refugii sau locuri de parcare, structura rutieră fiind similară cu cea din drum.

Semnalizarea rutiera pe timpul execuției - în perioada de execuție se va asigura siguranța circulației prin montarea de indicatoare de reglementare a circulației, pentru presemnalizarea și semnalizarea zonelor de lucru.

Semnalizarea rutiera după execuția lucrărilor - după execuția lucrărilor de amenajare a părții carosabile, este necesară realizarea marcajelor longitudinale și a marcajelor transversale, montarea indicatoarelor de circulație. Se vor monta butoni reflectorizanți în zonele cu risc mare de producere a accidentelor sau stâlpi de ghidaj pe porțiunile de traseu în care vizibilitatea pe timp de noapte este îngreunată. S-au prevăzut parapete metalice cu nivel de protecție ridicată.

Borne kilometrice și hectometrice - la finalizarea lucrărilor de execuție, traseul se va kilometra, se vor identifica zonele în care se pot monta bornele corespunzătoare poziției de pe traseu și se vor monta în conformitate cu normele de amenajare din normativele legale în vigoare.

Alte lucrări conexe vor cuprinde protecții și relocări de utilități (rețele subterane sau aeriene care vor intra în gabaritul amprizei drumului) evidențiate pe amplasamentul investiției.

Impactul asupra mediului;

Soluțiile proiectate se încadrează și respectă cerințele legislației în vigoare, precum și implicațiile lucrărilor proiectate asupra mediului înconjurător. Impactul asupra mediului ca urmare a realizării unor condiții de circulație superioare celor actuale se va manifesta prin:

- Scăderea poluării aerului, prin reducerea emisiilor de substanțe poluante, datorată creșterii fluenței circulației,
- Reducerea concentrațiilor de poluanți în apa pluvială care spală platforma drumului.
- Reducerea vibrațiilor ca urmare a refacerii structurii rutiere.

B - Lucrări de poduri

La podurile existente se va interveni, utilizându-se acțiunile și modelele de calcul în conformitate cu SR EN 1991:1 (Eurocod 1) și SR EN 1992:2 (Eurocod 2), pentru dimensionarea elementelor noi din beton structural și cu respectarea cerințelor clasei "E" de încărcare pentru reabilitarea sau consolidarea structurilor existente.

Soluțiile tehnice sunt în concordanță cu cele recomandate în expertiza tehnică.

Pod km 26+670, peste canal

Pentru acest obiectiv s-a studiat soluția tehnică de înlocuire a podului existent cu un pod nou.

Execuția unei variante de circulație provizorie

Demolarea podului existent și execuția unui pod nou, pe același amplasament.

Pasaj la km 32+560, peste CF

Pentru acest obiectiv s-a studiat soluția tehnică de lucrări de reabilitare ale podului existent, cu modificarea elementelor de gabarit actuale și păstrarea suprastructurii

3.2 descrierea, după caz, a lucrărilor de modernizare efectuate în spațiile consolidate/reabilitate/reparate;

Nu este cazul, nu rezultă o construcție tip incintă, sau spații închise.

3.3. consumuri de utilități:

- a) necesarul de utilități rezultate, după caz, în situația executării unor lucrări de modernizare. Nu este cazul, utilitatea drumului nu depinde de racordarea la o rețea la care să fie conectat
- b) estimări privind depășirea consumurilor inițiale de utilități. Nu este cazul

IV. DURATA DE REALIZARE ȘI ETAPELE PRINCIPALE

Durata propusă pentru execuția lucrărilor de C+M - 24 luni.

V. COSTURILE ESTIMATIVE ALE INVESTIȚIEI

Devizul general s-a întocmit conform HG 28 din 09/01/2008 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.

Valoarea estimativă a lucrărilor de C+M:

87.734,269 mii lei = 19.804,575 mii euro - valori fără TVA

105.281,123 mii lei = 23.765,490 mii euro – valori cu TVA

Valoarea generală estimativă a investiției:

99.420,930 mii lei = 22.442,648 mii euro - valori fără TVA
119.305,116 mii lei = 26.931,177 mii euro – valori cu TVA,

VI.INDICATORI DE APRECIERE A EFICIENȚEI ECONOMICE:

- analiza comparativă a costului realizării lucrărilor de intervenții față de valoarea de inventar a construcției.

Din analiza economică a investiției, la o rată de actualizare pentru NPV de 5%, rezultă că RIRF/C se situează mult sub pragul de rentabilitate de 5%. Acest lucru arată că rentabilitatea financiară a capitalului investit este negativă; analiza financiară demonstrează necesitatea acordării unui grant, care să susțină obținerea unui cash-flow pozitiv al proiectului și, implicit, indicatori de rentabilitate pozitivi.

De asemenea, venitul actualizat net, calculat la nivelul contribuției totale, VNAF/C este negativ, iar raportul Beneficii actualizate / Costuri actualizate este nul.

Prin urmare, sunt îndeplinite condițiile pentru a dovedi necesitatea obținerii finanțării nerambursabile, pentru obiectivul investițional analizat.

VII: SURSELE DE FINANȚARE ALE INVESTIȚIEI

Sursele de finanțare ale investiției se constituie în conformitate cu legislația în vigoare și constau în fonduri proprii, credite bancare, fonduri de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile și alte surse legal constituite.

Investiția proiectată răspunde cerințelor impuse prin Ghidul Solicitantului – Condiții specifice de accesare a fondurilor în cadrul apelului de proiecte nr. POR/6/6.1/1, axa prioritară 6, prioritatea de investiții 6.1. (7). Sursele de finanțare ale investiției.

VIII ESTIMĂRI PRIVIND FORȚA DE MUNCA OCUPATĂ PRIN REALIZAREA INVESTIȚIEI:

Având în vedere caracterul specific al lucrărilor de drumuri, prin aceste investiții nu sunt create noi locuri de muncă direct.

1. număr de locuri de muncă create în faza de execuție;

În faza de execuție constructorul își va dimensiona personalul necesar a fi desemnat să lucreze la această investiție, numărul acestuia depinzând de gradul de mecanizare și automatizare de care dispune antreprenorul general.

2. număr de locuri de muncă create în faza de operare.

Pentru urmărirea în timp și asigurarea viabilității lucrării este necesară efectuarea de revizii curente și speciale. Fiind lucrări pe drum județean, efectuarea reviziilor va fi făcută prin contracte cu prestatori.

IX. PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI AI INVESTIȚIEI:1. valoarea totală (INV), inclusiv TVA (mii lei)

99.420,930 mii lei = 22.442,648 mii euro - valori fără TVA

119.305,116 mii lei = 26.931,177 mii euro – valori cu TVA,

din care

C+M: 87.734,269 mii lei = 19.804,575 mii euro - valori fără TVA

105.281,123 mii lei = 23.765,490 mii euro – valori cu TVA

Curs valutar: 1 euro = 4,43 lei. Cursul de schimb lei/euro a fost calculat ca medie a prognozelor esimate pentru cursul de schimb anual pentru perioada 2015-2018, date estimate de către Comisia națională de prognoză în Proiecția principalilor indicatori macro-economici

Evaluările s-au făcut aplicând prețurile medii din luna februarie 2016, conform pieței de profil din regiunea Sud-Est.

2. eșalonarea investiției (INV/C+M)

- o anul I – 9.305.116,00/5.281.123,00 lei inclusiv T.V.A
- o anul II – 55.000.000,00/50.000.000,00 lei inclusiv T.V.A.
- o anul III – 55.000.000,00/50.000.000,00 lei inclusiv T.V.A.

3. capacități (în unități fizice și valorice);

Nr. crt	Denumire	UM	CANT	VALOARE TOTALĂ	REVINE PE UM
				Mii RON	Mii RON/UM
LUCRĂRI DE DRUMURI					
1	AMENAJARE BANDĂ DE ÎNCADRARE	ML	13.680,00	1.251,41	0,091
2	REFACERE S.R.NOUE	MP	164.300,00	24.097,00	0,147
3	RECICLARE SR SI RANFORSARE	MP	91.590,00	16.610,77	0,216
4	T-AMENAJARE TROTUARE	MP	63.180,00	10.226,40	0,162
5	B-AMENAJARE PISTA PENTRU BICICLISTI	MP	21.460,00	2.431,20	0,113
6	S-RIGOLE CAROSABILE SI SANTURI	ML	72.980,00	22.868,50	0,313
7	PD -PODEȘE DE DESCARCARE	BUC	68,00	1.924,00	28,294
8	L-AMENAJARE DRUMURI LATERALE	BUC	236,00	194,239	0,823
LUCRĂRI DE PODURI					
12	AMENAJARE POD KM 26+670-POD NOU	ML	21,10	1.217,08	57,682
13	AMENAJARE PASAJ 32+560	ML	28,10	295,22	10,506

4. alți indicatori specifici domeniului de activitate în care este realizată investiția, după caz.

Indicatorii relevanți cu privire la prioritizarea investiției curente sunt:

- Lungimea drumului județean modernizat conectat la TEN-T – 36,68 km
- Lungime drumuri nou construite conectate la TEN-T- 0 km
- Populația deservită de drumul județean modernizat care asigură accesul la coridoarele TEN-T – 15.598 loc., conform listei publicate de Institutul Național de Statistică - „Populația după domiciliu la 1 iulie, pe grupe de vârstă, sexe, județe și localități” la nivelul anului 2015. Din totalul de 480.552 locuitori ai județului Buzău, populația comunelor deservite are următoarea structura: populația comunelor Robeasca – 1.097 locuitori, Săgeata – 4.788 locuitori, Vadu Pașii 9.713 locuitori.

Indicatorii ce vor fi evidențiați și la nivel de proiect, pot fi, după caz:

- lungime piste de biciclete construite 23,14 km,
- lungime trotuare/trasee pietonale modernizate/realizate 20,06 km,
- stații transport public și alveole construite/modernizate 32 buc,
- perdele forestiere – 0 km
- elemente suplimentare destinate siguranței circulației :
 - 1.155,00 ml parapet metalic
- 237 sistematizări de intersecții cu drumuri publice, din care:
 - 1 drum național european DN2(E85)
 - 8 drumuri comunale;
 - 228 străzi în localități rurale și drumuri de exploatare deschise circulației publice
- 36,68 km marcaje
- 80 treceri de pietoni prevăzute cu avertizări luminoase
- 15 localități x 2 x 3 seturi a câte 6 benzi rezonatoare = 540 buc.

X. AVIZE ȘI ACORDURI DE PRINCIPIU

Avizele și acordurile emise de organele în drept, potrivit legislației în vigoare.

S-a obținut pentru această investiție Certificatul de Urbanism cu nr 21/25.02.2016.

Prin acesta se impune obținerea următoarelor:

- **avize și acorduri stabilite privind utilitățile urbane și infrastructura :**
- alimentare cu apă sistem local Robeasca, Vadu Pașii, Săgeata;
- canalizare sistem local comuna Robeasca;
- alimentare cu energie;
- salubritate + contract vidanjar;

- amplasare și acces DN2 (E85);
- amplasare și acces DC 232; 2016;15;243
- **avize/acorduri specifice ale administrației publice centrale și/sau ale serviciilor descentralizate ale acestora:**
 - Inspectoratul Județean de Poliție - Serviciul Poliție Rutieră;
 - Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară (OCPI);
 - Inspectoratul Județean în Construcții Buzău;
 - **punct de vedere/actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului.**

**Presedinte de Sedință ,
Consilier primar
Măneă Ion**



**Contrasemneaza,
Secretar,
Iancu Viorica Raimonda**

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Viorica Raimonda".

Acord de parteneriat
pentru realizarea proiectului
"Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de
transport pe tronsonul limită județ Brăila - Robeasca – Vadu Pașii (E85)"

Art. 1. Părțile

1. UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALĂ – JUDEȚUL BUZĂU, cu sediul în Municipiul Buzău, Bd. Nicolae Bălcescu, nr. 48, județul Buzău, cod poștal 120260, codul fiscal 3662495, având calitatea de Lider de proiect (Partener 1)

Cont pentru cereri de plată:

- cod IBAN: RO37TREZ1665040XXX010486;

Conturi pentru cereri de rambursare:

-cod IBAN: RO26TREZ16621420220XXXXX – cont pentru subvențiile de la bugetul de stat către bugetele locale necesare susținerii derulării proiectelor finanțate din fonduri europene nerambursabile post-aderare;

-cod IBAN: RO75TREZ16621A480101XXXX – cont pentru sume primite din Fondul European de Dezvoltare Regională în contul plăților efectuate în anul curent;

-cod IBAN: RO22TREZ16621A480102XXXX – cont pentru sume primite din Fondul European de Dezvoltare Regională în contul plăților efectuate în anii anteriori, Trezoreria Municipiului Buzău, adresa Trezoreriei: strada Unirii, nr. 209, cod poștal 120021, municipiul Buzău, Județul Buzău

2. UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALĂ – COMUNA ROBEASCA, cu sediul în localitatea Robeasca, Șoseaua Buzăului nr.29, comuna Robeasca, județul Buzău, cod poștal 127515, codul fiscal 2808992, având calitatea de Partener 2
3. UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALĂ – COMUNA SĂGEATA, cu sediul în comuna Săgeata, str. Principală, județul Buzău, cod poștal 127525, codul fiscal 4154266, având calitatea de Partener 3
4. UNITATEA ADMINISTRATIV TERITORIALĂ – COMUNA VADU PAȘII, cu sediul în localitatea Vadu Pașii, str. Principală, nr. 26, cod poștal 127650, codul fiscal 4385538, având calitatea de Partener 4

au convenit următoarele:

Art. 2. Obiectul

Obiectul acestui parteneriat este de a stabili drepturile și obligațiile părților, contribuția fiecărei părți la cofinanțarea cheltuielilor totale, precum și responsabilitățile ce le revin în implementarea activităților aferente proiectului: "Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul limită județ Brăila - Robeasca – Vadu Pașii (E85)", care este depus în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 6: Îmbunătățirea infrastructurii rutiere de importanță regională, Prioritatea de investiție 6.1, Stimularea mobilității regionale prin conectarea nodurilor secundare și terțiare la

infrastructura TEN-T, inclusiv a nodurilor multimodale, apel de proiecte nr. POR 2016/6/6.1/1, precum și pe durata de valabilitate a contractului de finanțare.

(1) Prezentul acord se constituie anexă la cererea de finanțare.

Art. 3. Roluri și responsabilități în implementarea proiectului

(1) Rolurile și responsabilitățile sunt descrise în tabelul de mai jos și corespund prevederilor din Cererea de finanțare:

Organizația	Roluri și responsabilități
Lider de parteneriat Partener 1 Unitatea Administrativ - Teritorială Județul Buzău	<p>I. Activități realizate înainte de depunerea cererii de finanțare</p> <p>I.A.1 Pregătirea dosarului cererii de finanțare I.A.1.1 Realizarea Expertizei Tehnice și a studiilor de teren I.A.1.2 Pregătirea Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenții I.A.1.3 Obținerea de avize și acorduri I.A.1.4 Realizarea auditului de siguranță a circulației I.A.1.5 Pregătirea cererii de finanțare</p> <p>II. Activități ce se vor desfășura după depunerea cererii de finanțare</p> <p>II.A.1. Managementul proiectului II.A.1.1 Activitatea de coordonare a derulării proiectului II.A.1.2 Activitatea de monitorizare și evaluare internă II.A.1.3 Activitatea de raportare</p> <p>II. A.2 Pregătirea documentațiilor de achiziție și încheierea contractelor cu operatorii economici II.A.2.1 Achiziția serviciilor de realizare a proiectului tehnic și a asistenței tehnice din partea proiectantului II.A.2.2 Achiziția execuției de lucrări II.A.2.3 Achiziția serviciului de dirigenție de șantier II.A.2.4 Achiziția serviciului de realizare a materialelor de informare și publicitate II.A.2.5 Achiziția serviciului de realizare a auditului extern al proiectului</p> <p>II.A.3 Activitatea de pregătire a Proiectului Tehnic și obținere Autorizație de Construire II.A.3.1. Pregătirea Proiectului Tehnic II.A.3.2. Obținerea Autorizației de construire</p> <p>II. A.4 Execuția lucrărilor de construcție II.A.4.1. Lucrări de modernizare și reabilitare drumuri II.A.4.2. Lucrări de poduri</p>

	<p>II. A.5 Asistență tehnică și dirigenție de șantier II.A.5.1 Asistență tehnică din partea proiectantului II.A.5.2 Asistență tehnică – dirigenție de șantier</p> <p>II.A.6 Informarea și publicitatea în cadrul proiectului II.A.6.1 Publicarea comunicatului de presă de lansare a proiectului II.A.6.2 Realizarea și montarea panourilor temporare II.A.6.3 Realizarea și montarea plăcilor permanente II.A.6.4 Publicarea comunicatului de presă de închidere a proiectului</p> <p>II. A.7 Activitatea de audit II.A.7.1. Realizare audit intermediar II.A.7.2 Realizare audit final</p>
<p>Partener 2 Unitatea Administrativ - Teritorială Comuna Robeasca</p>	<p>1. Furnizare informații și documente necesare pentru proiect 2. Participarea la întâlnirile de lucru organizate de către liderul de parteneriat</p>
<p>Partener 3 Unitatea Administrativ - Teritorială Comuna Săgeata</p>	<p>1. Furnizare informații și documente necesare pentru proiect 2. Participarea la întâlnirile de lucru organizate de către liderul de parteneriat</p>
<p>Partener 4 Unitatea Administrativ - Teritorială Comuna Vadu Pașii</p>	<p>1. Furnizare informații și documente necesare pentru proiect 2. Participarea la întâlnirile de lucru organizate de către liderul de parteneriat</p>

(2) Contribuția la co-finanțarea cheltuielilor totale ale proiectului

Partenerii nu vor asigura contribuție la co-finanțarea cheltuielilor totale ale proiectului așa cum este precizat în Cererea de finanțare și în prezentul acord.

Organizația	Contribuția (unde este cazul)
<p>Lider de parteneriat Partener 1 Unitatea Administrativ - Teritorială Județul Buzău</p>	<p>Valoarea contribuției la total cheltuieli eligibile (2.379.137,02 lei reprezentând 2% din valoarea cheltuielilor eligibile) Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile (426.262,80 lei și 100% din totalul cheltuielilor neeligibile) Valoarea contribuției la valoarea totală a proiectului</p>

	(2.805.399,82 lei și 2,35 % din valoarea totală a proiectului)
Partener 2 Unitatea Administrativ - Teritorială Comuna Robeasca	Valoarea contribuției la total cheltuieli eligibile (0,00 lei reprezentând 0,00% din valoarea cheltuielilor eligibile) Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile (0,00 lei și 0,00%) Valoarea contribuției la valoarea totală a proiectului (0,00 lei și 0,00%)
Partener 3 Unitatea Administrativ - Teritorială Comuna Săgeata	Valoarea contribuției la total cheltuieli eligibile (0,00 lei reprezentând 0,00% din valoarea cheltuielilor eligibile) Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile (0,00 lei și 0,00%) Valoarea contribuției la valoarea totală a proiectului (0,00 lei și 0,00%)
Partener 4 Unitatea Administrativ - Teritorială Comuna Vadu Pașii	Valoarea contribuției la total cheltuieli eligibile (0,00 lei reprezentând 0,00% din valoarea cheltuielilor eligibile) Valoarea contribuției la total cheltuieli neeligibile (0,00 lei și 0,00%) Valoarea contribuției la valoarea totală a proiectului (0,00 lei și 0,00%)

Art. 4. Perioada de valabilitate a acordului

Perioada de valabilitate a acordului este cuprinsă între data semnării acestuia de către părți și data închiderii oficiale a POR 2014-2020 sau perioada de durabilitate, oricare dintre acestea intervine ultima.

Art. 5. Drepturile și obligațiile liderului de proiect (Partenerului 1 – Unitatea Administrativ Teritorială – Județul Buzău)

- (1) Liderul de parteneriat are dreptul să solicite celorlalți parteneri furnizarea oricăror informații și documente legate de proiect, în scopul elaborării rapoartelor de progres, a cererilor de rambursare/plată.
- (2) Liderul de parteneriat (Unitatea Administrativ Teritorială – Județul Buzău) va semna Cererea de finanțare și Contractul de finanțare.
- (3) Liderul de parteneriat (Unitatea Administrativ Teritorială – Județul Buzău) va consulta partenerii cu regularitate și îi va informa despre progresul în implementarea proiectului.
- (4) Liderul de parteneriat va înainta OI cererile de rambursare/plată, împreună cu documentele justificative, rapoartele de progres etc., conform prevederilor contractuale și procedurale.
- (5) În cazul în care unul din parteneri, nu duce la îndeplinire una sau mai multe din obligațiile care îi revin (implementarea unor activități), liderul de proiect va prelua în totalitate responsabilitatea de a îndeplini aceste obligații.
- (6) În cazul unui prejudiciu, liderul de parteneriat răspunde solidar cu partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudicial.

Art. 6. Drepturile și obligațiile Partenerului 2 – Unitatea Administrativ - Teritorială Comuna Robeasca

Drepturile Partenerului 2 - Partenerului 2 - Unitatea Administrativ - Teritorială Comuna Robeasca

- (1) Partenerul 2 are dreptul să fie consultat cu regularitate de către liderul de proiect, să fie informat despre progresul în implementarea proiectului.
- (2) Partenerul 2 are dreptul să fie consultat de către liderul de parteneriat în privința propunerilor pentru modificări importante ale proiectului (activități, parteneri etc.), înaintea solicitării aprobării de către AM / OI POR.

Obligațiile Partenerului 2 - Unitatea Administrativ - Teritorială Comuna Robeasca

- (3) Pune la dispoziția Liderului de parteneriat (Unitatea Administrativ - Teritorială Județul Buzău) suprafața de teren de 2.904 mp aflată în domeniul public al unității administrative - teritoriale cu destinația străzi, drumuri comunale, drumuri de exploatare, necesară pentru amenajarea intersecțiilor, conform documentației tehnice elaborate pentru proiect;
- (4) Se obligă să contribuie la procesul de conștientizare publică privind necesitatea menținerii în parametri normali de funcționare a elementelor de infrastructură adiacente drumului;
- (5) Se obligă să întrețină șanțurile, rigolele, podețele, plantațiile, trotuarele, căile pietonale sau altele asemenea pe sectoarele de drumuri publice care traversează localitatea.
- (6) Să păstreze toate documentele originale cel puțin 5 (cinci) ani după expirarea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare;
- (7) În cazul unui prejudiciu, partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul răspunde solidar cu liderul de proiect;
- (8) Se obligă să mențină în proprietatea publică a Unității Administrativ - Teritoriale Comuna Robeasca, bunurile imobile prezentate la art.6, alin 3 din prezenta hotărâre puse la dispoziția Liderului de parteneriat pentru modernizare, pentru care s-a alocat finanțare, pe întreaga perioadă de durabilitate a acestuia, respectiv cel puțin 5 ani de la efectuarea plății finale.

Art. 7. Drepturile si obligațiile Partenerului 3 - Unitatea Administrativ Teritorială - Comuna Săgeata

Drepturile Partenerului 3 - Unitatea Administrativ Teritorială - Comuna Săgeata

- (1) Partenerul 3 are dreptul să fie consultat cu regularitate de către liderul de proiect, să fie informat despre progresul în implementarea proiectului.
- (2) Partenerul 3 are dreptul să fie consultat de către liderul de parteneriat în privința propunerilor pentru modificări importante ale proiectului (activități, parteneri etc.), înaintea solicitării aprobării de către AM / OI POR.

Obligațiile Partenerului 3 - Unitatea Administrativ Teritorială - Comuna Săgeata

- (3) Pune la dispoziția Liderului de parteneriat (Unitatea Administrativ - Teritorială Județul Buzău) suprafața de teren de 8.316 mp, aflată în domeniul public al unității administrative - teritoriale cu destinația străzi, drumuri comunale, drumuri de exploatare, necesară pentru amenajarea intersecțiilor, conform documentației tehnice elaborate pentru proiect;

- (4) Se obligă să contribuie la procesul de conștientizare publică privind necesitatea menținerii în parametri normali de funcționare a elementelor de infrastructură adiacente drumului;
- (5) Se obligă să întrețină șanțurile, rigolele, podețele, plantațiile, trotuarele, căile pietonale sau altele asemenea pe sectoarele de drumuri publice care traversează localitatea.
- (6) Să păstreze toate documentele originale cel puțin 5 (cinci) ani după expirarea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare;
- (7) În cazul unui prejudiciu, partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul răspunde solidar cu liderul de proiect;
- (8) Se obligă să mențină în proprietatea publică a Unității Administrativ - Teritoriale Comuna Săgeata, bunurile imobile prezentate la art.6, alin 3 din prezenta hotărâre puse la dispoziția Liderului de parteneriat pentru modernizare, pentru care s-a alocat finanțare, pe întreaga perioadă de durabilitate a acestuia, respectiv cel puțin 5 ani de la efectuarea plății finale.

Art. 8. Drepturile și obligațiile Partenerului 4 - Unitatea Administrativ Teritorială - Comuna Vadu Pașii

Drepturile Partenerului 4 - Unitatea Administrativ - Teritorială Comuna Vadu Pașii

- (1) Partenerul 4 are dreptul să fie consultat cu regularitate de către liderul de proiect, să fie informat despre progresul în implementarea proiectului.
- (2) Partenerul 4 are dreptul să fie consultat de către liderul de parteneriat în privința propunerilor pentru modificări importante ale proiectului (activități, parteneri etc.), înaintea solicitării aprobării de către AM / OI POR.

Obligațiile Partenerului 4 - Unitatea Administrativ Teritorială - Comuna Vadu Pașii

- (3) Pune la dispoziția Liderului de parteneriat (Unitatea Administrativ - Teritorială Județul Buzău) suprafața de teren de 4.884 mp, aflată în domeniul public al unității administrative - teritoriale cu destinația străzi, drumuri comunale, drumuri de exploatare, necesară pentru amenajarea intersecțiilor, conform documentației tehnice elaborate pentru proiect;
- (4) Se obligă să contribuie la procesul de conștientizare publică privind necesitatea menținerii în parametri normali de funcționare a elementelor de infrastructură adiacente drumului;
- (5) Se obligă să întrețină șanțurile, rigolele, podețele, plantațiile, trotuarele, căile pietonale sau altele asemenea pe sectoarele de drumuri publice care traversează localitatea.
- (6) Să păstreze toate documentele originale cel puțin 5 (cinci) ani după expirarea perioadei de valabilitate a contractului de finanțare;
- (7) În cazul unui prejudiciu, partenerul din vina căruia a fost cauzat prejudiciul răspunde solidar cu liderul de proiect;
- (8) Se obligă să mențină în proprietatea publică a Unității Administrativ - Teritoriale Comuna Vadu Pașii, bunurile imobile prezentate la art.6, alin 3 din prezenta hotărâre puse la dispoziția Liderului de parteneriat pentru modernizare, pentru care s-a alocat finanțare, pe întreaga perioadă de durabilitate a acestuia, respectiv cel puțin 5 ani de la efectuarea plății finale.

Art. 9. Proprietatea

(1) Părțile au obligația să mențină proprietatea terenului aferent traseului modernizat pentru care s-a acordat finanțare, pe o perioadă de cel puțin 5 ani de la efectuarea plății finale/dare în exploatare și să asigure exploatarea și întreținerea în această perioadă;

(2) Părțile au obligația să folosească conform scopului destinat și să nu vândă sau să înstrăineze, sub orice formă, bunurile mobile sau imobile finanțate prin POR 2014 – 2020, pe o perioadă de 5 ani de la efectuarea plății finale.

Art. 10. Dispoziții finale

(1) Orice modificare a prezentului acord va fi valabilă numai atunci când este convenită de toate părțile.

(2) Toate posibilele dispute rezultate din prezentul acord sau în legătură cu el, pe care părțile nu le pot soluționa pe cale amiabilă, vor fi soluționate de instanțele competente.

(3) Părțile sunt de acord că prezentul acord este guvernat de legea română.

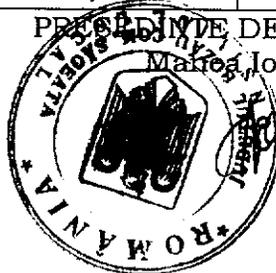
Întocmit în 5 exemplare, în limba română, câte unul pentru fiecare parte și un original pentru cererea de finanțare.

Semnături

Lider de parteneriat (Partener 1) Unitatea Administrativ - Teritorială Județul Buzău	<i>Numele, prenumele și funcția reprezentantului legal</i>	<i>Semnătura</i>	<i>Data și locul semnării</i>
Partener 2 Unitatea Administrativ - Teritorială Comuna Robeasca	<i>Numele, prenumele și funcția reprezentantului legal</i>	<i>Semnătura</i>	<i>Data și locul semnării</i>
Partener 3 Unitatea Administrativ - Teritorială Comuna Săgeata	<i>Numele, prenumele și funcția reprezentantului legal</i>	<i>Semnătura</i>	<i>Data și locul semnării</i>
Partener 4 Unitatea Administrativ - Teritorială Comuna Vadu Pașii	<i>Numele, prenumele și funcția reprezentantului legal</i>	<i>Semnătura</i>	<i>Data și locul semnării</i>

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Mareșal Ion



SECRETAR,

Iancu Viorica Raimonda