

ROMÂNIA
JUDEȚUL BUZĂU
COMUNA SĂGEATA
CONSILIUL LOCAL AL COMUNEI SĂGEATA

H O T A R A R E

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 Săgeata:

Având în vedere

- expunerea de motive a Primarului Comunei Săgeata înregistrată sub nr. 118/16.09.2016;
 - raportul compartimentului contabilitate din aparatul de specialitate al Primăriei Comunei Săgeata nr. 120/16.09.2016;
 - adresa Consiliului Județean Buzău nr.11577/08.09.2016 privind inițierea acordului de parteneriat;
 - prevederile Ghidului Solicitantului – Condiții specifice aferent 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, apelul de proiecte nr. POR 2016/6/6.1/1;
 - prevederile Anexei nr. 65 Inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al Comunei Săgeata la Hotărârea Guvernului României nr. 1.348/2001 privind atestarea domeniului public al județului Buzău, precum și al municipiilor, orașelor și comunelor din județul Buzău, cu modificările și completările ulterioare.
- In 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. Se ia act de inițiativa Consiliului Județean Buzău de promovare a proiectului **"Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul limită**

judet Brăila - Robeasca – Vadu Pașii (E85)” și, în consecință, se aprobă punerea la dispoziția proiectului a suprafeței totale de teren de 8.316 mp cu destinația străzi, drumuri comunale, drumuri de exploatare, aflată în domeniul public al comunei Săgeata.

Art 2. (1) În baza art.1 se aprobă Acordul de parteneriat între UAT Județul Buzău și UAT Comuna Săgeata, UAT Comuna Robeasca și UAT Comuna Vadu Pașii prevăzut în Anexa nr.1.

(2) Suprafața de teren pusă la dispoziția UAT Județul Buzău pentru proiect este prevăzută în Anexa nr.2.

(3) Anexele nr.1 și 2 fac parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art 3. (1) Se aproba indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investitii " Stimularea mobilitatii la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Robeasca Vadu Pasii , judetul Buzau , dupa cum urmeaza :

a)Valoarea totala a investitiei , inclusiv TVA :

121.083.959,00 din care :

- C+M -106.851.836,00 LEI

- cheltuieli diverse si neprevazute : 9.934.324,00 lei

b) Durata de executie a lucrarilor : 24 luni

c) Date tehnice ale investitiei : lungime sector =36.680m; platforma drumului =8,0m;latimea caii de rulare =6,0 m , acostamente =2x1,0 m ; incadrare : benzi de incadrare 2x0,25 m ; inlocuire pod km26+670; reparatii pasaj suprateran km 32+560; lungime piste de biciclete construite :23,14 km ; lungime trotuare /trasee pietonale modernizate/realizate =20,06 km ; statii transport public si alveole construite / modernizate :32, treceri de pietoni prevaute cu avertizari luminoase : 80; benzi rezonatoare :540.

(2) Indicatorii tehnico-economici sunt prezenti in anexa nr.3 (sinteza Documentatiei de Avizare a Lucrarilor de Interventii pentru obiectivul de investitii "Stimularea mobilitatii la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Robeasca – Vadu Pasii , judetul Buzau ")

(3) Anexa nr.3 face parte integranta din prezenta hotarare .

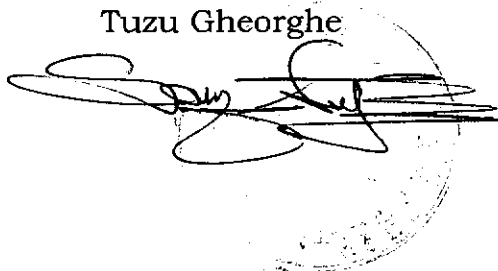
Art 4. Se ia act că UAT Comuna Săgeata nu are responsabilități financiare prin bugetul proiectului.

Art 5. UAT Comuna Săgeata prin Consiliul Local și primar își asumă responsabilitatea menținerii în proprietatea publică a comunei a terenului pus la dispoziția proiectului, după finalizarea acestuia, pe o perioadă de cel puțin 5 ani de la efectuarea plății finale către UAT Județul Buzău.

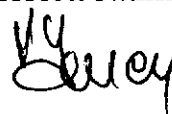
Art.6. Se împuternicește primarul Comunei Săgeata să semneze acordul de parteneriat prevăzut în Anexa nr.1, precum și toate actele necesare promovării și implementării proiectului.

Art.7. Secretarul Comunei Săgeata va asigura comunicarea hotărârii autorităților și instituțiilor interesate.

PRESEDINTE DE SEDINTA,
Consilier local
Tuzu Gheorghe



Contrasemneaza,
Secretar
Iancu Viorica Raimonda



Nr. 51 / 23.09.2016 , Sageata - Buzău ;

Hotărâre a fost adoptat de Consiliul local al comunei Sageata în ședința ordinară din data de 23.09.2016 cu respectarea prevederilor art. 45, alin.1, din Legea nr. 215/2001, a administrației publice locale , (R2) , cu un număr de 12 voturi pentru , abțineri și voturi împotriva , din numărul total de 13 consilieri în funcție și 12 consilieri prezenți la ședința

**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 -

- 1. DENUMIREA LUCRĂRII:** „*Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Robeasca-Vadu Pașii, județul Buzău*”
- 2. FAZA DE PROIECTARE:** *Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenții*
- 3. PROIECTANT:** *S.C. RUTIER CONEX XXI SRL Bacău*
- 4. BENEFICIAR:** *Unitatea Administrativ Teritorială Județul Buzău - Consiliul Județean Buzău*
- 5. NECESITATEA LUCRĂRII:**

SITUAȚIA EXISTENTĂ:

Drumul de interes regional DJ203 K este în administrarea Consiliului Județean Buzău, fiind încadrat în categoria funcțională a drumurilor de interes județean. Drumul are o lungime totală de 127,6 km, fiind drumul care străbate întregul județ, intersectându-se cu drumul național european DN2(E85) în localitatea Mărăcineni (limita localității Vadu Pașii), deschizând astfel legătura cu zona Moldovei și DN 10 spre județul Brașov, reprezentând cel mai important drum al județului Buzău.

Situația existentă 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 0+000 - 36+680, este amplasat în sud-estul județului Buzău, în zona de câmpie și parcurge teritoriul administrativ al comunelor Robeasca, Săgeata și Vadu Pașii, comune cu densitate mare de populație.

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

U.A.T. - Județul Buzău prin Direcția Tehnică de specialitate, are în administrare acest sector din drumul județean DJ203K între pozițiile kilometrice 0+000 și 36+680, fiind amplasat în întregime în domeniul public al județului.

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 tehnica IV, trafic „redus”.

Cerințele esențiale de calitate în construcții

a) rezistența mecanică și stabilitate

b) siguranța în exploatare

În ceea ce privește aceste cerințe 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 de drum, dar există sectoare care prezintă totuși procese de degradare a părții carosabile, de asemenea 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 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 neamenajat corespunzător.

Există un număr insuficient de alveole pentru mijloacele de transport în comun, mare parte dintre opriri și preluări de călători se face de pe partea carosabilă.

Drumul județean, pe sectorul studiat, 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.

Privitor la starea de degradare actuală a drumului în urma elaborării expertizelor tehnice de drum și poduri s-au evidențiat următoarele:

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.

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.

Terminologia utilizată, clasificarea defectelor și degradărilor identificate sunt conform instrucțiunilor prezentate mai sus.

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.

Pentru adoptarea structurii rutiere optime se recomanda ca solutii 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 si semirigide PD155-2001 și va fi verificat la îngheț-dezghet.
- *Soluția 3: execuția unei structuri rutiere rigide cu dală din beton de ciment rutier.*

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

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

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.

Soluția recomandată este cea prezentată în varianta I a documentației.

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

Varianta I

Total general: 100.903,299 mii lei = 22.777,268 mii euro - valori fără TVA

121.083,959 mii lei = 27.332,722 mii euro – valori cu TVA, din care

C+M: 89.043,197 mii lei = 20.100,044 mii euro - valori fără TVA

106.851,836 mii lei = 24.120,053 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.

DATE TEHNICE ALE INVESTIȚIEI

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 - 2x1,0 m
- încadrare - benzi de încadrarea 2x0,25 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

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 maximum 20,0 m 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 fundație 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.

Durata propusă pentru execuția lucrărilor de C+M - 24 luni în 3 ani consecutivi.

SURSELE DE FINANȚARE ALE INVESTIȚIEI

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.

Prin implementarea proiectului se realizează:

- Asigurarea caracterului de unică legătură legătură cu coridorul TEN-T a comunităților aflate pe traseul respectiv
- Îmbunătățirea mobilității în regiunea Sud-Est, în mai mult de un județ;
- Îmbunătățirea portanței drumului județean
- Creșterea vitezei medii reale de deplasare pe traseul drumului județean DJ203K
- Creșterea siguranței rutiere pe traseul drumului județean studiat
- Construirea de piste de biciclete
- Amenajarea de stații și alveole pentru transportul public
- Asigurarea de facilități pentru persoanele cu dezabilități
- Asigurarea legăturii zonelor rurale către zonele urbane

PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI AI INVESTIȚIEI:

1. valoarea totală (INV), inclusiv TVA (mii lei)

100.903,299 mii lei = 22.777,268 mii euro - valori fără TVA

121.083,959 mii lei = 27.332,722 mii euro - valori cu TVA, din care

Valoarea estimativă a lucrărilor de C+M:

C+M: 89.043,197 mii lei = 20.100,044 mii euro - valori fără TVA

106.851,836 mii lei = 24.120,053 mii euro - valori cu TVA

Curs euro – 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 Proiectia principalilor indicatori macro-economici

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

2. eșalonarea investiției (INV/C+M)
anul I – 8 903 299.00/0,00 lei fără T.V.A
anul II – 46 000.000/44 521 598.5 lei fără T.V.A.
anul III – 46 000.000/ 44 521 598.5 lei fără T.V.A.

Capacități și indicatori specifici domeniului de activitate în care este realizată investiția

Indicatorii relevanți cu privire la prioritizarea investiției curente sunt:

- Lungimea drumului județean modernizat conectat la TEN-T – 36,68 km
- Populația deservită de drumul județean modernizat care asigură accesul la coridoarele TEN-T – 15.598 locuitori.

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

- o lungime piste de biciclete construite 23,14 km,
- o lungime trotuare/trasee pietonale modernizate/realizate 20,06 km,
- o stații transport public și alveole construite/modernizate 32 buc,
- o elemente suplimentare destinate siguranței circulației :
 - 1.155,00 ml parapet metalic
 - racordările cu 236 drumuri laterale amenajate
 - 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.

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 vidanjare;

- amplasare și acces DN2 (E85);

- amplasare și acces DC232; 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);

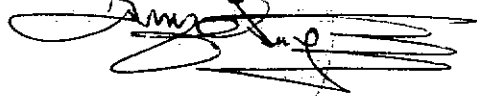
- Inspectoratul Județean în Construcții Buzău;

- **punct de vedere/actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului.**

Presedinte de Sedința

Consilier local ,

Tuza Gheorghe



Secretar,

Iancu Viorica Raimonda

