



Avizat,
Secretar general
Macarie Marcela

PROIECT DE HOTĂRÂRE
Nr. 417 din 31.01.2022

privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiții: “Reabilitare străzi în comuna Batoș, județul Mureș”

Consiliul Local al comunei Batoș, județul Mureș întrunit în ședința ordinară;

Văzând Referatul de aprobare nr. 417/31.01.2022 și Raportul de specialitate nr. 418/31.01.2022, proiectul de hotărâre privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici, pentru obiectivul de investiții: “Reabilitare străzi în comuna Batoș, județul Mureș”.

Analizând temeiurile juridice, respectiv:

- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare;
- art. 7 alin. 13 din din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată;
- art. 129 alin. (1), alin. (2) lit. b) și lit. d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare,

În temeiul prevederilor art. 139 alin. (1) și alin. (3) lit. e) și g) coroborat cu art. 196 alin. (1) lit. a) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂREȘTE:

Art. 1. Se aprobă indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Reabilitare străzi în comuna Batoș, județul Mureș”, conform devizului general care este anexa 1 la prezenta hotărâre.

Indicatorii tehnico – economici ai investiției sunt:

a) indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectului de investiții – 3.374.633,41 lei cu TVA, respectiv 2.840.449,16 lei valoare fără TVA, din care construcții-montaj (C+M) 3.132.199,03 cu TVA.

b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță - elemente fizice/capacități fizice: suprafața carosabilă a investiției: 13.107 mp., lungime totală a traseului: 3,191 km.

c) indicatori financiari, socio-economici, de impact, de rezultat/operare :

- Indicatori financiari: Cost total investiție 3.374.633,41 lei (cu TVA)

Art. 2. Finanțarea obiectivului de investiții se asigură din bugetul local al comunei Batoș.

Art. 3. Primarul comunei, prin aparatul său de specialitate aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Art. 4. Prezenta hotărâre se comunică prin grija secretarului general la: Instituția Prefectului - Județul Mureș, Primarul comunei Batoș, Compartimentului Financiar – Contabil, afișare și postare.

Prezenta hotărâre a fost adoptată de Consiliul local al comunei Batoș în ședința ordinară, cu respectarea prevederilor 139 alin.(3) din O.U.G. nr. 57/2019 Codul administrativ, respectiv cu un număr de voturi ”pentru” din numărul de 13 consilieri în funcție.

INITIATOR
Primar
Cotoi Dumitru



ROMÂNIA
JUDEȚUL MUREȘ
COMUNA BATOȘ

Web: www.primariabatos.ro, E-mail: batos@cjmures.ro
Batoș 547085, nr. 302, Telefon / Fax 0265 544212



Nr. 417 din 31.01.2022

REEFERAT DE APROBARE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiții: “Reabilitare străzi în comuna Batoș, județul Mureș”

Având în vedere faptul că în momentul de față pe raza comunei Batoș imbracamintea unor strazi este realizata partial prin balastare partial din pamant, prezinta degradari sub forma de gropi, tasari si rupturi de margini, circulatia este ingreunata atat pe timp uscat cat si pe timp ploios.

Incadrarea partilor carosabile sunt realizate cu acostamente din pamant, existand sectoare de strazi unde acestea lipsesc, iar în marea lor majoritate acostamentele sunt inierbate.

Pentru a putea remedia această situatie se aprobarea indicatorilor tehnico- economici ai obiectivului de investitii.

Valoarea totala a investiției cu TVA: 3.374.633,41 lei

Din care: C+M: 3.132.199,03 lei cu TVA

Elemente fizice/capacități fizice: suprafata carosabila a investitiei: 13.107 mp., lungime totală a traseului: 3,191 km.

Prin proiect se doreste reabilitarea a 2,451 km localitatea Batos si 0,740 km in localitatea Dedrad.

Lucrarile de modernizare vor asigura parcurgerea tronsoanelor de drum ce se vor reabilita in conditii de siguranta si confort sporit pentru traficul rutier.

Prin executarea lucrarilor propuse se vor obtine urmatoarele avantaje tehnico – economice: reducerea cheltuielilor de exploatare a autovehiculelor si marirea sigurantei si vitezei de circulatie.

Având în vedere cele mai sus expuse propun aprobarea proiectului de hotărâre inițiat.

INIȚIATOR,
Primar,

Cotoi Dumitru



ROMÂNIA
JUDEȚUL MUREȘ
COMUNA BATOȘ

Web: www.primariabatos.ro, E-mail: batos@cjmures.ro
Batoș 547085, nr. 302, Telefon / Fax 0265 544212



Nr. 418 din 31.02.2022

RAPORT DE SPECIALITATE

**la proiectul de hotarare privind aprobarea indicatorilor tehnico-economici pentru
obiectivul de investiții: “Reabilitare străzi în comuna Batoș, județul Mureș”**

Având în vedere că dezvoltarea durabilă a spațiului rural este indispensabil legată de îmbunătățirea condițiilor existente și a serviciilor de bază, prin dezvoltarea infrastructurii de rețea de drumuri din comună, se impune execuția lucrărilor de reabilitare a străzilor, deoarece unele străzi prezintă deficiențe majore astfel încât traficului rutier este îngreunat. Reabilitarea străzilor ar duce la creșterea gradului de confort pe timpul circulației rutiere, a siguranței în trafic precum și reducerea cheltuielilor pentru înțținerea autovehiculelor.

Valoarea totală a investiției cu TVA: 3.374.633,41 lei

Din care: C+M: 3.132.199,03 lei cu TVA

elemente fizice/capacități fizice: suprafața carosabilă a investiției: 13.107 mp.,
lungime totală a traseului: 3,191 km.

Prin proiect se dorește reabilitarea a 2,451 km în localitatea Batoș și 0,740 km. în localitatea Dedrad.

Tinând cont de:

- Legea nr. 273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare;
- Hotărârea Guvernului 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, cu modificările și completările ulterioare;
- art. 7 alin. 13 din Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată;
- art. 129 alin. (1), alin. (2) lit. b) și lit. d) din Ordonanța de urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

Având în vedere cele mai sus expuse propun aprobarea proiectului de hotărâre inițiat.

INIȚIATOR,
Primar,

Cotoi Dumitru

MEMORIU JUSTIFICATIV

1. DATE GENERALE

1.1. Denumirea obiectivului de investitie :

“REABILITARE STRAZI IN COMUNA BATOS, JUDETUL MURES”

1.2. Amplasamentul lucrarii :

COMUNA BATOS , JUDETUL MURES

1.3. Titularul investitiei :

COMUNA BATOS

2. DESCRIEREA INVESTITIEI

Judetul Mures este situat in zona central – nordica a Romaniei, avand o suprafata de 6.696 km², ca asezare coborand in trepte dinspre Muntii Calimani si Gurghiu pana spre mijlocul Campiei Transilvaniei .

Comuna Batos se afla amplasat din punct de vedere geografic in partea centrala a tarii, la baza dealurilor din Campia Transilvaniei si dealurile din Subcarpatii Interni, la extremitatea nordica a judetului Mures pe cursul superior al paraului Lut .

Comuna Batos are in subordine administrativa patru localitati: Batos (resedinta de comuna), Dedrad, Goreni si Uila. Are o populatie de 3.926 locuitori (conform statisticilor din 2011).

Comuna se invecineaza la nord cu judetul Bistrita Nasaud, la sud cu municipiul Reghin, la vest cu comuna Lunca si la est cu comunele Suseni si Brincovenesti.

2.1.1. DESCRIEREA SITUATIEI EXISTENTE

A. SATUL BATOS

1) STRADA nr. 4

Strada nr. 4 porneste din drumul comunal Dc162 si are o lungime de 813 m .

In momentul de fata imbracamintea strazii este realizata prin balastare care prezinta degradari sub forma de gropi si rupturi de margini. Circulatia este ingreunata atat pe timp uscat cat si pe timp ploios .

Incadrarea partii carosabile este realizata cu acostamente din pamant existand sectoare de strada unde acestea lipsesc. In marea lor majoritate acostamentele sunt inierbate.

Latimea partii carosabile existente este cuprinsa intre 4,00 – 5,50 m.

Circulatia pietonala se desfasoara pe trotuarul dalat existent pe partea dreapta a strazii intre km 0+000 - 0+265 , respectiv intre km 0+425 - 0+543. Pe restul sectoarelor de strada nu sunt trotuare, circulatia pietonala se desfasoara pe partea carosabila.

Surgerea apelor in lungul strazii este asigurata prin santul de pamant existent pe partea dreapta a strazii cuprins intre km 0+034 - 0+700 , respectiv km 0+777 - 0+813 si pe partea stanga a strazii intre km 0+000 - 0+020, km 0+075 - 0+088, km 0+125 - 0+325 , respectiv km 0+375 - 0+813. Pe aceste tronsoane de sant de pamant sunt mici sectoare de sant dalat. Pe restul sectoarelor de strada nu exista dispozitive pentru scurgerea apelor, apele se scurg pe zona verde adiacenta partii carosabile .

Exista 3 podete de subtraversare a strazii. Podetele sunt la urmatoarele pozitii km:

Poz. km	Observatii
0+003	Tubular Φ 500, cu timpane
0+326	Dalat, L=2 m, partial colmatat, cu timpane degradate
0+605	Tubular Φ 500, partial colmatat, fara timpane

Din strada se desprind 4 strazi laterale. Aceste strazi laterale sunt la urmatoarele pozitii kilometrice :

Poz. km	Observatii
0+300- stanga	Strada nr. 3 din prezenta documentatie, cu podet de subtraversare
0+336 - stanga	Strada nr. 2 din prezenta documentatie, fara podet de subtraversare
0+360 - dreapta	Strada din pamant, cu podet de subtraversare
0+611 - stanga	Strada din pamant, cu podet de subtraversare

Ca si utilitati in lungul strazii sunt prezente reseaua de distributie a energiei electrice (pe stalpi electrici din beton armat), reseaua de distributie gaz metan presiune redusa si reseaua de apa potabila.

Accesele la proprietati sunt realizate in diverse solutii constructive neexistand un caracter unitar de executie. Exista si accese care nu prezinta nicio forma de amenajare.

2) STRADA NR. 5

Strada nr. 5 porneste din drumul comunal Dc162 si se termina in strada nr. 6. Are o lungime de 858 m .

In momentul de fata imbracamintea strazii este realizata partial prin balastare , partial din pamant. Prezinta degradari sub forma de gropi, tasari si rupturi de margini. Circulatia este ingreunata atat pe timp uscat cat si pe timp ploios.

Incadrarea partii carosabile este realizata cu acostamente din pamant , existand sectoare de strada unde acestea lipsesc. In marea lor majoritate acostamentele sunt inierbate.

Latimea partii carosabile existente este cuprinsa intre 2,60 – 5,60 m.

Circulatia pietonala se desfasoara pe partea carosabila a strazii, nefiind amenajate trotuare.

Surgerea apelor in lungul strazii este asigurata de santul de pamant existent pe partea dreapta a strazii cuprins intre km 0+025 - 0+100, km 0+284 - 0+408 , respectiv km 0+508 - 0+732 si pe partea stanga a strazii intre km 0+028 - 0+158, km 0+235 - 0+297, km 0+318 - 0+331 , respectiv km 0+475 - 0+638. Intre km

0+000 - 0+028 partea stanga santul este dalat. Pe restul sectoarelor de strada nu exista dispozitive pentru scurgerea apelor, apele se scurg pe zona verde adiacenta partii carosabile .

Exista 5 podete de subtraversare a strazii. Podetele sunt la urmatoarele pozitii km:

Poz. km	Observatii
0+003	Tubular Φ 600, cu timpane
0+098	Tubular Φ 600 , partial colmatat, cu timpane degradate
0+297	Tubular Φ 600 , partial colmatat, cu timpane degradate
0+581	Tubular Φ 600 , partial colmatat, fara timpane
0+666	Tubular Φ 600 , partial colmatat, fara timpane

Din strada se desprind 5 strazi laterale. Aceste strazi laterale sunt la urmatoarele pozitii kilometrice :

Poz. km	Observatii
0+145- dreapta	Strada din pamant, fara podet de subtraversare
0+160 - stanga	Strada din pamant, fara podet de subtraversare
0+464 - stanga	Strada din pamant, fara podet de subtraversare
0+761 - stanga	Strada din pamant, fara podet de subtraversare
0+830 - stanga	Strada din pamant, fara podet de subtraversare

Ca si utilitati in lungul strazii sunt prezente reseaua de distributie a energiei electrice (pe stalpi electrici din beton armat), reseaua de distributie gaz metan presiune redusa si reseaua de apa potabila.

Accesele la proprietati sunt realizate in diverse solutii constructive neexistand un caracter unitar de executie. Exista si accese care nu prezinta nicio forma de amenajare.

3) STRADA NR. 6

Strada nr. 6 porneste din drumul comunal Dc162 si se termina la intersectia cu strada nr. 5. Are o lungime de 780 m .

In momentul de fata imbracamintea strazii este realizata prin balastare. Prezinta degradari sub forma de gropi si tasari. Circulatia este ingreunata atat pe timp uscat cat si pe timp umed.

Incadrarea partii carosabile este realizata cu acostamente din pamant , existand sectoare de strada unde acestea lipsesc. In marea lor majoritate acostamentele sunt inierbate.

Latimea partii carosabile existente este cuprinsa intre 2,60 – 5,60 m.

Circulatia pietonala se desfasoara in mare parte pe partea carosabila a strazii, trotuar existand doar pe partea stanga a strazii intre km 0+149 - 0+240.

Scurgerea apelor in lungul strazii este asigurata de urmele de sant de pamant existente in zona de sfarsit de strada si de paraul Lut aflat pe partea dreapta a strazii.

Exista 2 podete de subtraversare a strazii. Podetele sunt la urmatoarele pozitii km:

Poz. km	Observatii
0+273	Tubular Φ 600, cu timpan pe partea dreapta
0+729	Tubular Φ 600 , partial colmatat, fara timpane

Din strada se desprinde o singura strada laterala la km 0+757 partea stanga, strada nr.5 , care face obiectul prezentei documentatii.

Ca si utilitati in lungul strazii sunt prezente reseaua de distributie a energiei electrice (pe stalpi electrici din beton armat), reseaua de distributie gaz metan presiune redusa si reseaua de apa potabila.

Accesele la proprietati sunt realizate in diverse solutii constructive , neexistand un caracter unitar de executie. Exista si accese care nu prezinta nicio forma de amenajare.

B. SATUL DEDRAD

1) STRADA NR. 3

Strada nr. 3 porneste si se termina in drumul judetean Dj154 si are o lungime de 740 m.

In momentul de fata imbracamintea strazii este realizata prin balastare. Prezinta degradari sub forma de gropi, tasari si rupturi de margini. Circulatia este ingreunata atat pe timp uscat cat si pe timp umed.

Incadrarea partii carosabile se face cu acostamente impietruite. Acostamentele sunt inierbate.

Latimea partii carosabile existente este cuprinsa intre 2,50 – 5,40 m.

Circulatia pietonala se desfasoara pe trotuarul dalat existent de pe partea dreapta a strazii, intre km 0+000 - 0+084 si pe partea stanga a strazii, intre km 0+244 - 0+658. Pe restul sectorului de strada nu exista trotuar, circulatia pietonala desfasurandu-se pe partea carosabila a strazii.

Scurgerea apelor in lungul strazii este asigurata prin santurile de pamant existente pe partea dreapta a strazii intre km 0+000 - 0+716 si pe partea stanga a strazii intre km 0+000 - 0+694. Pe restul sectoarelor de strada nu avem santuri, apele se scurg pe taluz si pe zona verde adiacenta partii carosabile .

Exista un singur podet de subtraversare a strazii la km 0+087, un podet dalat avand L=2 m. Timpanele si culeile podetului sunt degradate.

Din strada se desprinde o singura strada laterala la km 0+694 , partea stanga . Este balastata si nu are podet de subtraversare.

Ca si utilitati in lungul strazii sunt prezente reseaua de distributie a energiei electrice (pe stalpi electrici din beton armat), reseaua de distributie gaz metan presiune redusa si reseaua de apa potabila.

Accesele la proprietati sunt realizate in diverse solutii constructive neexistand un caracter unitar de executie.

3. DATE TEHNICE ALE INVESTITIEI

3.1. DESCRIEREA LUCRARILOR DE BAZA SI A CELOR REZULTATE CA NECESARE DE EFECTUAT IN URMA REALIZARII LUCRARILOR DE BAZA

STATUTUL JURIDIC AL TERENULUI CARE URMEA SA FIE OCUPAT

Suprafata ocupata de strazi ce urmeaza a fi asfaltata apartine domeniului public al Comunei Batos. Terenul se afla in intregime in folosinta domeniului public, ampriza strazilor ramanand nemodificata in urma procesului de asfaltare.

SITUATIA OCUPARILOR DEFINITIVE DE TEREN

Atat in timpul executiei lucrarilor cat si dupa finalizarea acestora nu vor fi ocupate terenuri suplimentare , nefiind necesare exproprii de terenuri .

Lungime REALA TOTALA a traseului : = 3,191 km , din care :

Satul Batos

- *Strada 4* = 0,813 km ;
- Strada 5 = 0,858 km ;
- *Strada 6* = 0,780 km ;

Lungime : 2,451 km

Satul Dedrad

- *Strada 3* = 0,740 km ;

Lungime : 0,740 km

Suprafata carosabila conform masuratorilor = 13.107 mp , din care :

Satul Batos

- *Strada 4* = 3265 mp ;
- Strada 5 = 3600 mp ;
- *Strada 6* = 3170 mp ;

Suprafata: 10.035 mp

Satul Dedrad

- *Strada 3* = 3072 mp .

LUCRARI PROIECTATE

Categoria drumului

In functie de numarul benzilor de circulatie , al rolului functional, al intensitatii traficului si al ordinului 50 / 1997 al MLPTL strazile din comuna BATOS se incadreaza in categoria strazilor principale , cu doua benzi de circulatie (Sat Dedrad, Strada nr.3 km 0+000 – 0+100) si in categoria strazilor secundare (restul strazilor), cu o banda de circulatie pentru trafic de intensitate redusa, care asigura accesele si legaturile locale in comuna.

Sunt strazi care pornesc din drumul judetean DJ 154 : Strada nr.3 din satul Dedrad. Restul strazilor sunt in interiorul satelor .

Intensitatea traficului pe strazile care fac obiectul studiului este apreciata , in lipsa unor date de la beneficiar , ca fiind caracterizata de Media Zilnica Anuala (MZA) < 750 veh./24h.

Traseul in plan

Traseul proiectat propus **se suprapune peste cel existent** si este format dintr-o succesiune de aliniamente de lungime variabila racordate prin curbe cu raze variabile.

Profilul transversal

In conformitate cu STAS 10144/3-91 profilele transversale tip prezinta urmatoarele elemente

geometrice :

Strazi principale - cu doua benzi de circulatie :

- latime parte carosabila : 5,50 m ;
- panta transversala strada : 2,5 % ;
- latime acostamente: 0,50 m ;
- panta transversala acostamente : 4 % .

Strazi secundare – de interes local , cu o banda de circulatie :

- latime parte carosabila : 3,50 - 4,00 m ;
- panta transversala strada : 2,5 % ;
- latime acostamente: 0,50 m ;
- panta transversala acostamente : 4 % .

La alcatuirea profilelor transversale tip s-a tinut seama de amplasarea retelei electrice

existente, de amplasarea caminelor de la canalizarea menajera existenta, de posibilitatea realizarii trotuarelor, acolo unde latimea platformei drumului a permis acest lucru si realizarea scurgerii apelor - prin adoptarea celei mai optime solutii in acest scop.

Sistemul rutier

La alcatuirea sistemului rutier s-a tinut seama de traficul actual si de necesitatea de a prelua solicitarile traficului de perspectiva.

Sistemul rutier propus pentru pentru strazi :

- impietruire existenta – variabil, min 12 cm ;
- fundatie din balast 30 cm ;
- piatra sparta - 12 cm;
- strat de legatura din Bad22,4 – 5 cm ;
- strat de uzura din Ba16 – 4 cm ;

Unde latimea partii carosabile existente este mai mica decat latimea proiectata a partii carosabile se vor executa casete, executia acestora constand din realizarea unei fundatii de balast de 30 cm grosime.

Sistemul rutier propus pentru acostamente:

- fundatie din piatra sparta - 12 cm ;
- piatra sparta - 9 cm(granula maxima 40 mm) ;
- pamant pentru umplutura ;

Sistemul rutier propus pentru amenajarea strazilor laterale, pe o lungime de 20 m :

- fundatie din balast de 30 cm ;

Solutii constructive

SAT BATOS

1. STRADA NR. 4

Are o lungime de 813 m , suprafata partii carosabile de 3256 mp si a platformei de 4051 mp.

Partea carosabila

- partea carosabila se va realiza cu o banda de circulatie cu latimea de 4,0 m pe toata lungimea strazii .Panta transversala a strazii va fi de 2,5% tip acoperis pe toata strada . Partea carosabila va fi incadrata de acostamente de 0,50 m pe ambele parti si pe toata lungimea strazii ;

- se vor executa lucrari de sapatura in vederea executarii sistemului rutier proiectat si a casetelor (unde va fi cazul) pana la cota prevazuta in proiect (circa 51 cm) pe toata latimea platformei proiectate;

- se executa stratul de balast in grosime de 30 cm ; pe grosimea acestui strat acostamentele se vor realiza din umplutura de pamant / material rezultat din lucrarile de sapatura ;

- se executa stratul de piatra sparta in grosime de 12 cm pe toata latimea platformei si pe latimea acostamentelor ;

- se executa stratul de legatura din binder Bad22,4 pe latimea partii carosabile – grosime 5 cm ;

- se executa stratul de uzura din mixtura Ba16 pe toata latimea partii carosabile – grosime 4 cm ;

- se completeaza acostamentele cu piatra sparta pe grosimea stratului de legatura si de uzura ;

Toate straturile executate cu asternere de materiale se vor realiza mecanizat .

Asigurarea scurgerii apelor

Pentru evacuarea apelor pluviale s-a prevazut executarea unor santuri trapezoidale din pamant pe ambele parti ale strazii, pe toata lungimea ei .

Se va desface santul dalat deteriorat existent intre km 0+000 – 0+081 partea stanga a strazii .

Podetele tubulare existente de la km 0+003 si km 0+605 , colmatate si subdimensionate , se vor inlocui cu doua podete tubulare noi Ø600 in lungime de 7 m fiecare si se vor executa timpane din beton de ciment C25/30 cu grosimea de 40 cm si lungimea de 4 m . Podetul dalat existent de la km 0+326 se va pastra , se va decolmata , se vor executa mici reparatii la aripi si se vor inalta timpanele din beton de ciment C25/30.

Podetele proiectate de subtraversare a strazii se vor amplasa pe un strat din balast de 10 cm grosime si pe un strat din beton C12/15 de 10 cm grosime .

Strazi laterale

Strazile laterale de la km 0+300 partea stanga (strada nr. 3) si km 0+336 (strada nr. 2) partea stanga se vor reface in cadrul prezentei documentatii. Strazile laterale de la km 0+360 partea dreapta si km 0+611 de pe partea stanga se vor amenaja prin balastare pe o suprafata de 74 mp , respectiv 62 mp, pe o lungime de circa 20 m. Tuburile de la podetele de subtraversare existente de la aceste doua strazi laterale , in lungime de 5 m , respectiv 3,70 m , se vor mentine , se vor decolmata si se vor repositiona daca este cazul .

Accese

- la solicitarea Beneficiarului singura interventie care se va face in cadrul prezentei documentatii va fi legata de podetele de acces existente la proprietati . In dreptul acceselor se vor pastra tuburile existente care corespund ca si diametru si cota de amplasare ;

- conform situatiei actuale sunt 49 accese cu 202 m tuburi existente pe traseul santului existent sau proiectat. Nu este cuprinsa in documentatie executia timpanelor la accese .

Utilitati

- De-a lungul traseului exista cateva capace cu rama, posibil de la alimentarea cu apa , dar niciunul nu se afla in suprafata ocupata de lucrarile de asfaltare ;

- Se intalnesc de-a lungul tronsonului de strada rasuflatoare de gaz , amplasate intre platforma strazii si limita de proprietate ;

- Stalpii de curent electric se afla in majoritate pe partea dreapta a strazii .

2. STRADA NR. 5

Are o lungime de 858 m , suprafata partii carosabile de 3600 mp si a platformei de 4396,50 mp.

Partea carosabila

- partea carosabila se va realiza cu o banda de circulatie pe toata lungimea strazii, cu latimea de 4,00 m . Panta transversala a strazii va fi de 2,5% tip acoperis intre km 0+000 - 0+447, km 0+475 - 0+725 respectiv cu panta unica la dreapta intre km 0+447 - 0+475 si km 0+725 - 0+858. Partea carosabila va fi incadrata cu rigola de beton acoperita cu dale carosabile intre km 0+490 - 0+530 si km 0+675 - 0+725 partea stanga respectiv intre km 0+733 - 0+766 partea dreapta. Pe restul sectoarelor de strada partea carosabila va fi incadrata de acostamente de 0,50 m .

- se vor executa lucrari de sapatura in vederea executarii sistemului rutier proiectat si a casetelor (unde va fi cazul) pana la cota prevazuta in proiect (circa 51 cm) pe toata latimea platformei proiectate;

- se executa stratul de balast in grosime de 30 cm ; pe grosimea acestui strat acostamentele se vor realiza din umplutura de pamant / material rezultat din lucrarile de sapatura ;

- se executa stratul de piatra sparta in grosime de 12 cm pe toata latimea platformei si pe latimea acostamentelor ;

- se executa stratul de legatura din binder Bad22,4 pe latimea partii carosabile – grosime 5 cm ;

- se executa stratul de uzura din mixtura Ba16 pe toata latimea partii carosabile – grosime 4 cm ;

- se completeaza acostamentele cu piatra sparta pe grosimea stratului de legatura si de uzura ;

Toate straturile executate cu asternere de materiale se vor realiza mecanizat .

Intre km 0+500 – 0+525 partea dreapta se va executa o platforma de intalnire cu latimea de 2,5 m cu acelasi sistem rutier ca al partii carosabile .

Intre km 0+625 – 0+654 partea dreapta se va executa o platforma de intalnire cu latimea de 2,5 m cu acelasi sistem rutier ca al partii carosabile .

Asigurarea scurgerii apelor

Pentru evacuarea apelor pluviale s-a prevazut urmatoarele:

- executarea unei rigole de beton acoperita cu dale carosabile intre km 0+490 - 0+530 si km 0+675 - 0+725 partea stanga , respectiv intre km 0+733 - 0+766 partea dreapta;
- executarea unor santuri trapezoidale din pamant pe partea stanga a strazii intre km 0+025 - 0+490 si km 0+530 - 0+675 respectiv pe partea dreapta a strazii intre km 0+000 - 0+733 si km 0+766 - 0+858;
- se va pastra santul betonat existent intre km 0+000 – 0+025 partea stanga si se va decolmata .
- podetele tubulare existente de la km 0+003 si km 0+581 , cu lungimea de 8 m , respectiv 5,4 m , se vor pastra si se vor decolmata ; se vor executa timpane noi la podetul de la km 0+581 din beton de ciment C25/30 cu grosimea de 40 cm si lungimea de 4 m .
- podetul dalat existent la km 0+097 se va pastra si se vor executa mici reparatii la dala si aripi . Se va decolmata si se vor inalta timpanele din beton de ciment C25/30 .
- podetul tubular existent de la km 0+297 se va demola si se va inlocui cu un podet tubular $\Phi 600$ de 7,50 m lungime si se vor executa doua timpane din beton de ciment C25/30 cu grosimea de 40 cm si lungimea de 4 m .In amonte de podet se va executa o camera de cadere .
- podetul tubular existent de la km 0+666 se va demola si se va inlocui cu un podet tubular $\Phi 600$ de 6,0 m lungime si se vor executa doua timpane din beton de ciment C25/30 cu grosimea de 40 cm si lungimea de 4 m .
- la km 0+759 se va amplasa un podet tubular $\Phi 600$ de 5,50 m lungime si se vor executa doua timpane din beton de ciment C25/30 cu grosimea de 40 cm si lungimea de 4 m. Podetul va asigura descarcarea santului de pe Strada nr.7 .

Podetele proiectate de subtraversare a strazii se vor amplasa pe un strat din balast de 10 cm grosime si pe un strat din beton C12/15 de 10 cm grosime .

Strazi laterale

Strazile laterale de la km 0+145 partea dreapta (75 mp) , km 0+160 , (51 mp) , km 0+464 (87 mp) , km 0+761 (140 mp) si km 0+830 (148 mp) de pe partea stanga a strazii se vor amenaja prin balastare pe o lungime de circa 20 m .

In vederea asigurarii continuitatii scurgerii apelor in lungul strazii in zona de intersectie a strazii cu strazile laterale de la km 0+145 si km 0+160 se vor amplasa podete tubulare noi $\Phi 500$, cu lungimea de 6m , respectiv 5 m .

La strada laterala de la km 0+464 partea stanga se vor executa santuri de pamant pe ambele parti ale strazii laterale , pe lungimea asfaltata .

Accese

- la solicitarea Beneficiarului singura interventie care se va face in cadrul prezentei documentatii va fi legata de podetele de acces existente la proprietati . In dreptul acceselor se vor pastra tuburile existente care corespund ca si diametru si cota de amplasare ;

- conform situatiei actuale sunt 12 accese cu tub existent in lungime de 51 m , care se vor decolmata si 2 accese se vor realiza din rigola cu dale carosabile . Nu este cuprinsa in documentatie executia timpanelor la accese .

Utilitati

- De-a lungul traseului exista cateva capace cu rama, posibil de la alimentarea cu apa , dar niciunul nu se afla in suprafata ocupata de lucrarile de asfaltare ;
- Se intalnesc de-a lungul tronsonului de strada rasuflatoare de gaz , amplasate intre platforma strazii si limita de proprietate ;
- Stalpii de curent electric se afla pe partea dreapta a strazii ;
- Pe partea dreapta la km 0+010 se afla un hidrant .

3. STRADA NR. 6

Are o lungime de 780 m , suprafata partii carosabile de 3170 mp si a platformei de 3935 mp.

Partea carosabila

- partea carosabila se va realiza cu o banda de circulatie pe toata lungimea strazii, cu latimea de 4,00 m. Panta transversala a strazii va fi de 2,5% tip acoperis intre km 0+000 – 0+024 , 0+241 – 0+780 respectiv panta unica spre stanga intre 0+024 – 0+241 . Partea carosabila va fi incadrata de acostamente de 0,50 m pe ambele parti ale strazii, pe toata lungimea ei , mai putin tronsonul cuprins intre km 0+000 – 0+098 partea stanga .

- se vor executa lucrari de sapatura in vederea executarii sistemului rutier proiectat si a casetelor (unde va fi cazul) pana la cota prevazuta in proiect (circa 51 cm) pe toata latimea platformei proiectate;

- se executa stratul de balast in grosime de 30 cm ; pe grosimea acestui strat acostamentele se vor realiza din umplutura de pamant / material rezultat din lucrarile de sapatura ;

- se executa stratul de piatra sparta in grosime de 12 cm pe toata latimea platformei si pe latimea acostamentelor ;

- se executa stratul de legatura din binder Bad22,4 pe latimea partii carosabile – grosime 5 cm ;

- se executa stratul de uzura din mixtura Ba16 pe toata latimea partii carosabile – grosime 4 cm ;

- se completeaza acostamentele cu piatra sparta pe grosimea stratului de legatura si de uzura ;

Toate straturile executate cu asternere de materiale se vor realiza mecanizat .

Asigurarea scurgerii apelor

Pentru evacuarea apelor pluviale s-au prevazut urmatoarele:

- executarea unei rigole de beton acoperita cu dale carosabile intre km 0+098 - 0+152 partea dreapta , separata de marginea partii carosabile de acostament si zona verde ; la km 0+020 se va executa transversal strazii o rigola cu dale carosabile in lungime de 4,50 m pentru traversarea apelor pluviale din santul de pe partea stanga pe partea dreapta a strazii ; la km 0+098 se va executa transversal strazii o rigola cu dale carosabile in lungime de 14 m care va asigura evacuarea apelor pluviale din santul de pe partea stanga a strazii pe partea dreapta si , de acolo , in valeda existenta in vecinatatea strazii ;

- pe tronsonul cuprins intre km 0+000 – 0+098 partea stanga , unde se va monta bordura de drum , se va monta rigola stradala betonata cu latimea de 20 cm care va asigura scurgerea apelor in lungul bordurii ;

- executarea unor santuri trapezoidale din pamant pe partea stanga a strazii intre km 0+098 - 0+760 , respectiv pe partea dreapta a strazii intre km 0+308 - 0+410 si km 0+545 - 0+730;

Podetele tubulare existente de la km 0+273 si km 0+729 se vor inlocui cu podete noi Ø600 in lungime totala de 14 m si se vor executa timpene noi .

Podetele proiectate de subtraversare a strazii se vor amplasa pe un strat din balast de 10 cm grosime si pe un strat din beton C12/15 de 10 cm grosime .

Strazi laterale

Strada laterala de la km 0+757 partea stanga, strada nr. 5, se va amenaja in cadrul prezentei documentatii .

Accese

- la solicitarea Beneficiarului singura interventie care se va face in cadrul prezentei documentatii va fi legata de podetele de acces existente la proprietati . In dreptul acceselor se vor pastra tuburile existente care corespund ca si diametru si cota de amplasare ;

- conform situatiei actuale sunt 35 accese . Dintre acestea 34 accese necesita tub nou , in lungime de 170 m si un acces nu necesita tub . Nu este cuprinsa in documentatie executia timpanelor la accese .

Utilitati

- De-a lungul traseului exista cateva capace cu rama, posibil de la alimentarea cu apa , dar niciunul nu se afla in suprafata ocupata de lucrarile de asfaltare ;

- Se intalnesc de-a lungul tronsonului de strada rasuflatoare de gaz , amplasate intre platforma strazii si limita de proprietate ;

- Stalpii de curent electric se afla pe ambele parti ale strazii .

B. SAT DEDRAD

1. STRADA NR. 3

Are o lungime de 740 m , suprafata partii carosabile de 3072 mp si a platformei de 3824 mp. Strada nr. 3 porneste din DJ 154 Reghin – limita jud.Bistrita Nasaud .

Partea carosabila

- partea carosabila se va realiza cu o banda de circulatie de 4,00 m latime pe toata lungimea strazii ; panta transversala a strazii va fi de 2,5% cu panta tip acoperis intre km 0+000 - 0+108 , 0+128 – 0+212 , 0+265 – 0+459 , 0+502 – 0+652 , cu panta unica spre dreapta intre km 0+459 – 0+502 , 0+652 – 0+740 si cu panta unica spre stanga intre km 0+108 – 0+128 , 0+212 – 0+265 . Partea carosabila va fi incadrata de acostamente de 0,50 m pe ambele parti , pe toata lungimea strazii ;

- se vor executa lucrari de sapatura in vederea executarii sistemului rutier proiectat si a casetelor (unde va fi cazul) pana la cota prevazuta in proiect (circa 51 cm) pe toata latimea platformei proiectate;

- se executa stratul de balast in grosime de 30 cm ; pe grosimea acestui strat acostamentele se vor realiza din umplutura de pamant / material rezultat din lucrarile de sapatura ;

- se executa stratul de piatra sparta in grosime de 12 cm pe toata latimea platformei si pe latimea acostamentelor ;

- se executa stratul de legatura din binder Bad22,4 pe latimea partii carosabile – grosime 5 cm ;

- se executa stratul de uzura din mixtura Ba16 pe toata latimea partii carosabile – grosime 4 cm ;

- se completeaza acostamentele cu piatra sparta pe grosimea stratului de legatura si de uzura ;

Toate straturile executate cu asternere de materiale se vor realiza mecanizat .

Intre km 0+450 – 0+740 stratul de imbracaminte asfaltica se va realiza din Bar16 datorita pantei longitudinale mai mari de 7 % .

Asigurarea scurgerii apelor

Pentru asigurarea scurgerii apelor pluviale s-au prevazut :

- reprofilarea si decolmatarea santurilor din pamant existente pe ambele parti ale strazii intre km 0+000 – 0+458 si executarea de sant nou daca acesta nu exista ;

- executarea de santuri trapezoidale betonate deschise pe ambele parti ale strazii intre km 0+458 – 0+694 , respectiv pe partea dreapta a strazii intre km 0+694 – 0+740 ;

- podetul dalat existent de la km 0+087 se va demola si se va inlocui cu un podet \varnothing 1000 cu lungimea de 6 m . Se vor executa doua perechi de aripi si doua timpane noi ; se va decolmata albia in amonte si in aval de podet .

Podetele proiectate de subtraversare a strazii se vor amplasa pe un strat din balast de 10 cm grosime si pe un strat din beton C12/15 de 10 cm grosime .

Strazi laterale

Strada laterala de la km 0+694 partea stanga , in suprafata de 109 mp se va amenaja pe toata lungimea ei cu acelasi sistem rutier ca si cel folosit pentru strada . Nu este necesar podet de subtraversare .

Accese

- la solicitarea Beneficiarului singura interventie care se va face in cadrul prezentei documentatii va fi legata de podetele de acces existente la proprietati . In dreptul acceselor se vor pastra tuburile existente care corespund ca si diametru si cota de amplasare;

- conform situatiei actuale sunt 56 accese . Dintre acestea 48 accese au podete existente in lungime de 214 m , care se vor decolmata si repositiona , daca va fi cazul . Nu este cuprinsa in documentatie executia timpanelor la accese .

Utilitati

- Exista de-a lungul tronsonului de strada cateva capace cu rama , posibil de la alimentarea cu apa, dar niciunul nu se afla in suprafata ocupata de lucrarile de asfaltare ;

- Se intalnesc de-a lungul tronsonului de strada rasuflatoare de gaz , amplasate intre platforma strazii si limita de proprietate ;

- Stalpii de curent electric sunt amplasati pe ambele parti ale strazii .

Siguranta circulatiei

In cadrul proiectului tehnic se va trata si problema semnalizarii rutiere , atat verticala cat si orizontala .

Semnalizarea rutiera verticala si orizontala se va executa conform SR 1848-1: 2011 , SR 1848-2 : 2011 , SR 1848-7 : 2004 conform planului de semnalizare propus de catre proiectant care se va supune avizarii de catre Serviciul Rutier Mures.

Semnalizarea rutiera orizontala va cuprinde marcajul axial conform planului de semnalizare propus de proiectant , marcajul lateral si marcajul transversal pentru trecerile de pietoni .

Pe timpul executiei lucrarilor semnalizarea acestora se va face conform **Normelor metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului** - Ordin comun al Ministerului Transporturilor si al Ministerului de Interne nr. 411 / 1112 / 2000.

Indiferent de forma in care se prezinta semnalizarea rutiera trebuie sa furnizeze participantilor la trafic indicatiile obligatorii necesare pentru a circula in siguranta pe drumul public .

COSTURILE ESTIMATIVE ALE INVESTITIEI

Partile economice ale proiectului au fost realizate conform reglementarilor legale in vigoare, detalierea acestora fiind prezentate anexat prezentului studiu.

Valoarea totala cu detalierea pe structura devizului general este prezentata in ANEXA nr. 1 la prezentul document .

PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO – ECONOMICI AI INVESTITIEI

1. CAPACITATI (in unitati fizice) :

Satul Batos

Strada nr. 4

- asfaltare strada : L = 0,813 km / S = 3256 mp ;
- acostamente : S = 795 mp ;
- sant trapezoidal deschis din pamant : L = 1419 m ;
- podete tubulare din beton existente sub strada : 1 buc./ 6 m ;
- podete tubulare din beton proiectate \varnothing 600 sub strada : 2 buc./ 14 m ;
- amenajare strazi laterale : 2 buc. / 136 mp ;
- podete existente sub strazi laterale : 2 buc./ 8,70 m ;

- podete tubulare noi $\Phi 400$ la accese/existente : 5 ml / 202 ml;
- timpane la podetele de subtraversare : 6 buc. ;
- table indicatoare : 9 buc. ;
- stalpi table indicatoare : 9 buc. ;
- marcaj longitudinal / transversal : 0,813 kmebc / 6 mp .

Strada nr. 5

- asfaltare strada : L = 0,858 km / S = 3600 mp ;
- acostamente : S = 796,50 mp ;
- rigola betonata acoperita cu dale carosabile : L = 123 m ;
- sant trapezoidal deschis din pamant : L = 1460 m ;
- podete tubulare/dalate din beton existente sub strada : 3 buc./ 20,40 m ;
- podete tubulare din beton proiectate $\emptyset 600$ sub strada : 2 buc./ 19 m ;
- amenajare strazi laterale : 5 buc. / 501 mp ;
- podete existente sub strazi laterale : 2 buc./ 11 m ;
- podete tubulare noi $\Phi 400$ la accese/existente : 145 ml / 51 ml ;
- timpane la podetele de subtraversare : 10 buc. ;
- table indicatoare : 23 buc. ;
- stalpi table indicatoare : 23 buc. ;
- marcaj longitudinal / transversal : 0,858 kmebc / 12 mp .

Strada nr. 6

- asfaltare strada : L = 0,780 km / S = 3170 mp ;
- acostamente : S = 765 mp ;
- borduri : 98 m ;
- rigola stradala : 98 m ;
- rigola betonata acoperita cu dale carosabile : L = 72,50 m ;
- sant trapezoidal deschis din pamant : L = 779 m ;
- amenajare strazi laterale : 1 buc. / 112 mp ;
- podete tubulare din beton proiectate $\emptyset 600$ sub strada : 2 buc./ 14 m ;
- podete tubulare noi $\Phi 400$ la accese : 170 ml ;

- timpane la podetele de subtraversare : 4 buc. ;
- table indicatoare : 10 buc. ;
- stalpi table indicatoare : 10 buc. ;
- marcaj longitudinal / transversal : 0,780 kmebc / 6 mp .

Satul Dedrad

Strada nr. 3

- asfaltare strada : L = 0,740 km / S = 3072 mp ;
- acostamente : S = 752 mp ;
- sant trapezoidal betonat deschis : L = 442 m ;
- sant trapezoidal deschis din pamant : L = 738 m ;
- podete tubulare din beton existente sub strada : 1 buc./ 6 ml ;
- podete tubulare din beton proiectate \varnothing 1000 sub strada : 1 buc./ 6 m ;
- amenajare strazi laterale (asfaltare) : 1 buc. / 109 mp ;
- podete tubulare noi Φ 400 la accese/existente : 40 ml / 214 ml ;
- timpane la podetele de subtraversare : 2 buc. ;
- table indicatoare : 27 buc. ;
- stalpi table indicatoare : 27 buc. ;
- marcaj longitudinal / transversal : 0,740 kmebc / 8 mp .

Capacitatile pot suferi modificari in urma analizarii situatiei existente in teren.