

**Reabilitare str. Banki Donath intre str.Kriza Janos si str. Fabricii
din Mun. Sf. Gheorghe**

- DOCUMENTATIE PENTRU AVIZAREA LUCRARILOR DE INTERVETIE -

LISTA DE SEMNATURI

SEF PROIECT: **TARA Lucian-Eugen**

PROIECTAT: **GUIU Alina-Elena**

VERIFICAT: **TARA Lucian-Eugen**

PIESE SCRISE

-CUPRINS-

I. DATE GENERALE

- I.1.** Denumirea obiectivului de investiții
- I.2.** Amplasamentul
- I.3.** Titularul investiției
- I.4.** Beneficiarul investiției
- I.5.** Elaboratorul documentatiei

II. DESCRIEREA INVESTITIEI

- II.1.** Situația existentă a obiectivului de investiții
 - II.1.1** Starea tehnică din punct de vedere al asigurării cerințelor esențiale de calitate în construcții, potrivit legii
 - II.1.2** Valoarea de inventar a construcției
 - II.1.3** Actul dovăditor al forței majore, după caz
- II.2** Concluziile și recomandările raportului de expertiză tehnică
 - II.2.1** Scenarii propuse
 - II.2.2** Recomandarea expertului asupra soluției optime din punct de vedere tehnic și economic, de dezvoltare în cadrul documentației de avizare a lucrărilor de intervenții

III. DATE TEHNICE ALE INVESTITIEI

- III.1** Descrierea lucrărilor de bază și a celor rezultate ca necesare de efectuat în urma realizării lucrărilor de bază
- III.2** Descrierea după caz, a lucrărilor de modernizare efectuate în spațiile reabilitate
- III.3** Consumul de utilități
 - III.3.1** Necesarul de utilități rezultate, după caz în situația executării unor lucrări de modernizare
 - III.3.2** Estimări privind depășirea consumurilor inițiale de utilități

IV. DURATA DE REALIZARE ȘI ETAPELE PRINCIPALE

- IV.1** Graficul de realizare a investiției

V. COSTURILE ESTIMATIVE ALE INVESTITIEI

- V.1** Valoarea totală cu detalieri pe structura devizului general
- V.2** Eșalonarea costurilor coroborate cu graficul de realizare a investiției

VI. INDICATORI DE APRECIERE A EFICIENȚEI ECONOMICE

- VII.1** Analiza comparativă a costului realizării lucrărilor de intervenții față de valoarea de inventar a construcției

VII. SURSELE DE FINANTARE ALE INVESTITIEI

VIII. ESTIMĂRI PRIVIND FORȚA DE MUNCĂ OCUPATĂ PRIN REALIZAREA INVESTIȚIEI

- VIII.1** Număr de locuri de muncă create în faza de execuție
- VIII.2** Număr de locuri de muncă create în faza de operare

IX. PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI AI INVESTIȚIEI

- IX.1** Valoarea totală
- IX.2** Eșalonarea investiției
- IX.3** Durata de realizare
- IX.4** Capacități (în unități fizice și valorice)
- IX.5** Alți indicatori specifici domeniului de activitate în care este realizată investiția

X. AVIZE ȘI ACORDURI DE PRINCIPIU

I. DATE GENERALE

I.1. Denumirea obiectivului de investiții

Reabilitare str. Banki Donath între str. Kriza Janos și str. Fabricii din Mun. Sf. Gheorghe, cuprinzând carosabil, trotuar și canalizare pluvială.

I.2. Amplasamentul

Strada ce face obiectul acestui studiu se găsește pe raza municipiului Sf. Gheorghe.



I.3. Titularul investiției

Municipiul Sf. Gheorghe.

I.4. Beneficiarul investiției

Municipiul Sf. Gheorghe.

I.5. Elaboratorul documentației

S.C. TOP PROIECT CONSULTING SRL

II. DESCRIEREA INVESTITIEI

II.1. Situația existentă a obiectivului de investiții

II.1.1 Starea tehnică din punct de vedere al asigurării cerințelor esențiale de calitate în construcții, potrivit legii

Traseul în plan, longitudinal și transversal

În plan strada are zone de aliniamente racordate cu curbe ale căror raze de racordare permit o viteză de circulație cuprinsă între 25 și 50 km/h.

În profil longitudinal, pantele sunt reduse, cuprinse între 2 – 4 %, și pe alocuri sunt necesare corecturi prin săpături sau umpluturi din pământ.

În secțiune transversală, strada are o platformă cuprinsă între 10 - 20,0 m, iar partea carosabilă este de 8m și 12,00m (zona circulabilă), pantele transversale fiind neuniforme.

Sistemul rutier existent

Zestrea existentă a carosabilului se constituie dintr-un balast bine compactat și pe alocuri balast amestecat cu pământ.

Scurgerea apelor

In momentul de fata nu exista un sistem modern de colectare al apelor pluviale.

Siguranta circulatiei

Nu exista semnalizarea rutiera verticala si nici marcaje rutiere.

Canalizare menajera si pluviala

Traficul rutier si circulatia pietonala

Din punct de vedere al traficului de vehicule (deplasari), apreciem ca acesta are valori reduse, fiind compus din vehicule de tip turisme. Prezenta autovehiculelor de tip greu (autocamioane) este relativ redusa.

Referitor la circulatia de vehicule si pietoni se poate afirma ca aceasta are un caracter local, nu exista trafic de tranzit sau trafic pendular. In legatura cu traficul de vehicule (deplasari), in lipsa unor studii sau masuratori specifice de trafic, apreciem ca acesta are valori medii - reduse, fiind compus in cea mai mare parte din vehicule de tip turisme. Valorile de trafic sunt legate de necesitatile de transport ale riveranilor. Avand in vedere faptul ca strada este amplasata intr-o zona in care exista perspective de dezvoltare a unor functionalitati urbane, gradul de motorizare estimat poate determina in viitor probleme cu privire la parcare vehiculelor. In timpul inspectiei pe teren au fost remarcate pe unele artere deficiente legate de spatiile de parcare, in special in apropierea zonelor comerciale. Pe de alta parte, este cunoscut faptul ca nu exista studii de trafic pentru zona urbanistica analizata, si ca urmare, nu pot fi intocmite prognoze pentru traficul de perspectiva pe baza carora sa se realizeze o dimensionare exacta a sistemelor rutiere.

II.1.2 Valoarea de inventar a constructiei

Nu este cazul.

II.1.3 Actul doveditor al fortei majore, dupa caz

Nu este cazul.

II.2 Concluziile si recomandari raportului de expertiza tehnica

Nu este cazul

II.2.1 Scenarii propuse

Scenariul 1 – Sistem rutier elastic

- 4cm strat de uzura MAS 16
- 6cm strat de legatura BAD20
- 20 cm balast stabilizat in situ
- 20 cm balast
- 20 cm strat de forma

Scenariul 2 – Sistem rutier rigid

- 20cm beton de ciment BcR 4,5
- Folie de polietilena
- 2cm nisip

Pentru trotuare solutiile tehnice avute in vedere in cadrul studiului au fost:

Scenariul 1

- 4cm BA8
- 15 cm balast stabilizat in statie
- 15 cm balast

Scenariul 2

- mixtura astfaltica BA8 3cm
- beton de ciment C8/10 10cm
- fundatie de balast 10cm

II.2.2 Recomandarea expertului asupra solutiei optime din punct de vedere tehnic si economic, de dezvoltare in cadrul documentatiei de avizare a lucrarilor de interventii

Pentru analiza optiunilor privind sistemul rutier s-a realizat o analiza multicriteriala unde s-au tinut cont de factori sociali, de mediu si economici.

Pentru realizarea analizei multicriteriale s-au considerat 15 criterii de evaluare, dupa cum urmeaza in tabelul de mai jos. Fiecare din scenariile propuse au fost evaluate comparativ tinând cont de parametrii sociali, de mediu si financiari. Pentru fiecare din criteriile de evaluare s-a realizat clasificarea alternativelor prin punctarea acestora de la 1 la 5 puncte (5 – optiune recomandata; 1 – optiune nerecomandata).

Nr. Crt.	Criteriu	S1	S2
1	Durata de exploatare mare/mica	3	5
2	Raport pret investitie initiala/ Trafic satisfacut bun/slab (5/1)	5	5
3	Raport utilizare/ Aliniament sau curba da/nu (5/1)	4	3
4	Raport utilizare/ Temperatura mediu ambiant bun/slab (5/1)	4	4
5	Raport rezistenta la uzura / Trafic mare / mic	3	5
6	Rezistenta la actiunea agentilor petrolieri ce actioneaza accidental da/nu (5/1)	3	5
7	Poluarea in executie nu/da (5/1)	2	2
8	Necesita utilaje specializate de executie cu intretinere atenta da/nu (5/1)	5	2
9	Necesita adaptarea trafic la executie nu/da(5/1)	5	3
10	Durata mica / mare de la punerea in opera pana la darea in circulatie (5/1)	5	1
11	Poate prelua crestere de trafic prin crestere de capacitate portanta usor/greu (5/1)	4	4
12	Executia poate fi etapizata da/nu (5/1)	5	3
13	Corectiile in executie se fac usor/ greu (5/1)	4	2
14	Executie facila pe sectoare cu elemente geometrice (raze mici, supralargiri foarte mari da/nu (5/1))	5	3
15	Cheltuieli de intretinere pe perioada de analiza (10 ani) mici/ mari (5/1)	2	4
	Total	59	51

Scenariul recomandat de catre elaborator este scenariul 1.

Avantajele scenariului recomandat – Imbracaminte din beton astfaltic

- Grosimea structurii asfaltice poate fi etapizata
- Capacitatea portanta poate creste progresiv prin investitii etapizate.
- Greselile de executie pot fi remediate usor fata de imbracamintile de beton de ciment.
- Prezinta un confort la rulare mai mare decat imbracamintile din beton de ciment (prin lipsa rosturilor).
- Se pot realiza si pe trasee ce contin si raze mici, respectiv supralargiri, fara a necesita rosturi intre calea curenta si calea in curba.
- Rugozitatea suprafetei poate fi sporita prin tratamente bituminoase, asigurandu-se circulatia si pentru decliviatii cu valori de 7-9%.
- Reducerea timpului de transport
- Nu necesita utilaje specializate pentru executie
- Traficul pe timpul executiei se realizeaza mai cu usurinta decat in cazul executiei structurii rutiere din beton de ciment
- Dupa executie carosabilul poate fi redat traficului dupa numai cateva ore fata de 21 de zile in cazul executiei cu beton de ciment
- Poate prelua cresteri de trafic prin cresteri de capacitate portanta, in cazul structurilor rutiere din beton de ciment ranforsarea ulterioara a drumului fiind laborioasa – costisitoare.
- Cresterea gradului de mobilitate a populatiei si a bunurilor
- Ridicarea calitatii vietii locuitorilor
- Reducerea timpului de transport
- Imbunatatirea activitatii agentilor economici din zona

III. DATE TEHNICE ALE INVESTITIEI

III.1 Descrierea lucrarilor de baza si a celor rezultate ca necesare de efectuat in urma realizarii lucrarilor de baza

A. LUCRARI DE DRUMURI

Tipurile de lucrari prevazute a fi executate au fost stabilite din punct de vedere tehnic si economic cu scopul aducerii strazii la parametrii corespunzatori clasei tehnice in care aceasta a fost incadrata, adaptarea sistemului rutier si a sigurantei circulatiei la nivelul de agresivitate a traficului si factorilor de mediu la care este sau va fi supus in perspectiva.

Lucrarile prevazute se executa in scopul compensarii totale a uzurii fizice si morale sau a ridicarii caracteristicilor tehnice ale strazilor si partilor anexe(scurgerea apelor, siguranta circulatiei....etc) la nivelul impus de categoria din care face parte, tinand seama atat de conditiile prezente cat si de cele de perspectiva.

Traseul în plan, longitudinal și transversal

La proiectarea elementelor geometrice ale traseului in plan s-a urmarit ca axa proiectata sa se suprapuna cat mai fidel pe axa strazii existente, tinand seama de conditiile impuse de tema de proiectare si cu respectarea pe cat posibil a prevederilor STAS 10144/3-81”Strazi,– Elemente geometrice–Prescriptii de proiectare”.

S-au pastrat caracteristicile geometrice actuale ale strazii. In acest sens, solutia proiectata nu afecteaza dispozitia in planul de situatie al strazii. Lucrarile cuprinse in cadrul proiectului constau in reabilitarea sistemului rutier la partea carosabila. Se vor executa trotuare noi.

S-a mentinut geometria existenta in plan a strazii ce a asigurat optimizarea traseului existent in lung pe cele doua cai de rulare si in profil transversal, urmarindu-se prin aceasta si imbunatatirea scurgerii apelor pluviale in lungul strazii.

Declivitatile longitudinale se incadreaza in general in prevederile STAS 10144/3 – 91.

In profil longitudinal linia rosie proiectata urmareste ,in principiu niveleta strazii existente

Linia rosie a fost proiectata tinand cont de solutia tehnica abordata pentru sistemul rutier cat si cotele acceselor la proprietati.

In conditiile in care niveleta existenta prezinta succesiuni pante/rampe cu valori mici ale declivitatorilor dar cu lungimi scurte (profil “dinti de fierastrau”), provenite in general datorita unor tasari neuniforme ale partii carosabile, s-au facut corectii minime ale liniei rosii proiectate astfel incat sa asigure scurgerea apelor pluviale spre emisar si totodata ca necesitate a sporirii confortului si sigurantei circulatiei.

In profil longitudinal s-a urmarit proiectarea unor declivitati astfel incat descarcarea apelor la gurile de scurgere sa se faca cat mai repede, apele pluviale sa ramana un timp cat mai scurt pe suprafata carosabila pentru a nu avea repercursiuni negative asupra sigurantei circulatiei si calitatii sistemului rutier (infiltratii prin fisuri).

Strada Banki Donath are o lungime de 371,73 m.

Latime parte carosabila :

- 2 x 4,00m de la km 0+000 la km 0+160.00
- 1 x 12,00m de la km 0+160 la km 0+242.00
- 2 x 5.00m de la km 0+242 la km 371.73

Latime Trotuare

- Variabile

Latime spatii verzi

- 1 x 3.00 pe partea dreapta

Terasamente

Pentru zonele de pamant unde nu exista zestre se vor executa lucrari de sapatura-umplutura conform cotelor si dimensiunilor din proiect si apoi se va compacta patul de fundare pana la parametrii prevazuti in normative. Pentru necesarul sau excedentul de pamant se va lua legatura cu autoritatile locale si se vor cauta locuri cat mai apropiate pentru realizarea de gropi de imprumut sau locuri de depozitare pantru pamantul ramas in urma lucrarilor de terasamente.

Lucrarile de terasamente vor consta in:

- eliberarea terenului de crengi, tufisuri, arbusti daca e cazul
- taierea copacilor si scoaterea radacinilor daca e cazul
- decaparea sistemului rutier existent
- sapatura mecanica pana la patul de fundare
- umplutura pana la patul de fundare
- compactare mecanica a patului de fundare
- asternerea pamantului vegetal pe taluzuri

Sistem rutier proiectat pentru partea carosabila

- 4cm strat de uzura MAS 16
- 2cm strat de legatura BAD20 – strat de egalizare

Sistem rutier proiectat pentru trotuare

- 4cm BA8
- 15 cm balast stabilizat in statie
- 15 cm balast

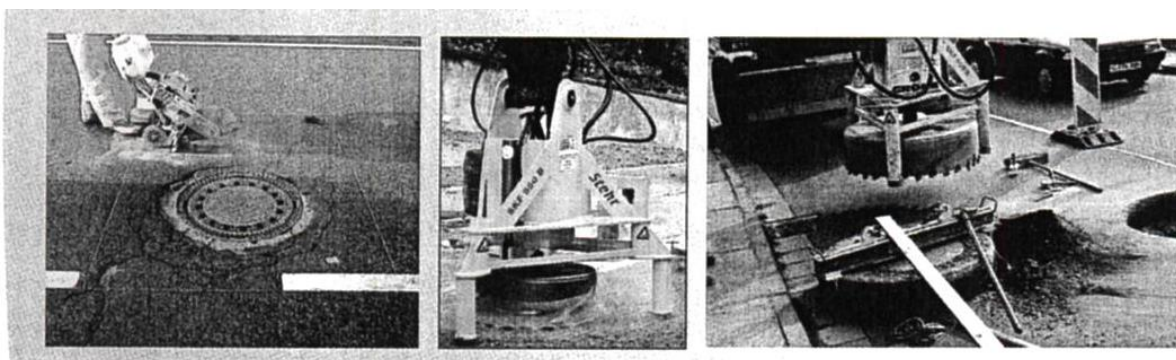
Scurgerea apelor

Scurgerea apelor se va face prin canalizare pluviala executata.

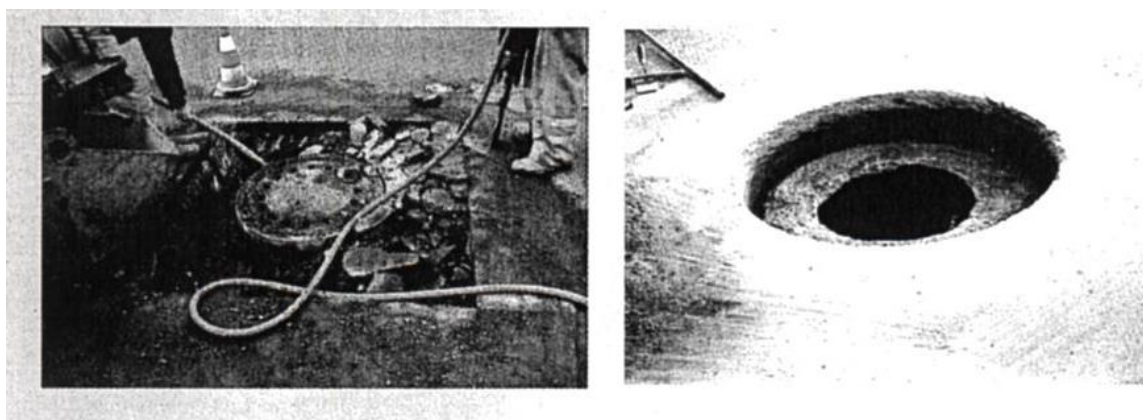
Se vor ridica la cota caminele existente si se vor inlocui capacele de fonta (metalice)
cu **capace de tip carosabil**, montate conform tehnologiei de mai jos .

Camine autonivelante :

1.Frezarea imbracamintilor bituminoase sau din beton de ciment:

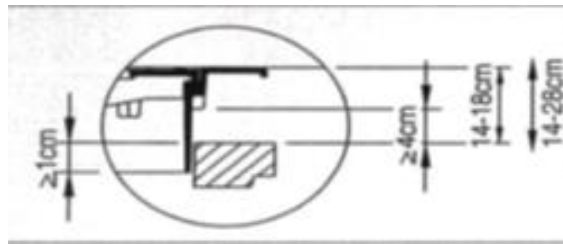


2.Indepartarea caminului ce urmeaza a fi inlocuit:



3. Turnarea placii de beton, placa de trece la $D=600\text{ mm}$ ($h=18\text{cm}$) :

4. Montarea inelului compensator sau a conului (reductiei), dupa caz :



5. Introducerea cadrului de ansamblare pe inelul compensator sau pe con (reductive), dupa caz :



6. Completarea straturilor de fundatie pentru aducerea la cota si cilindrarea acestora:



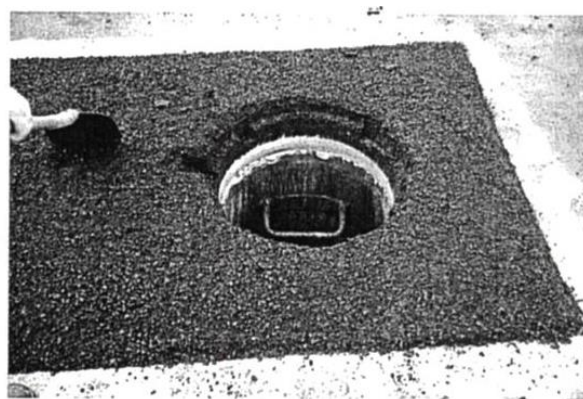
7. Turnarea straturilor de mixtura asfaltica si ridicarea cadrului cu aproximativ 1,5 cm peste suprafata sistemului rutier :



8. Aducerea cadrului la inaltimea optima:



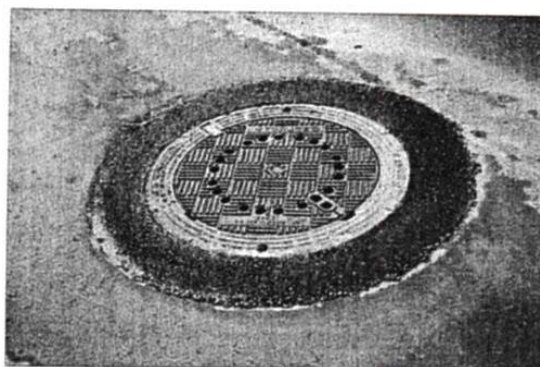
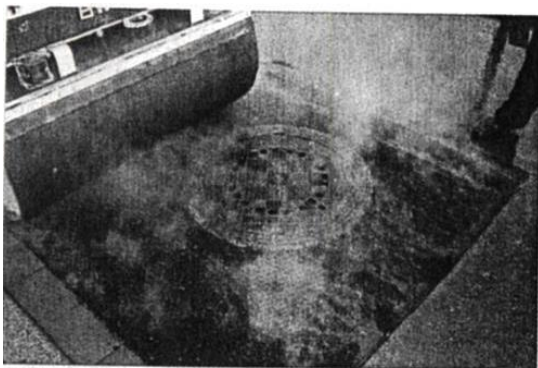
9. Reglarea cadrului:



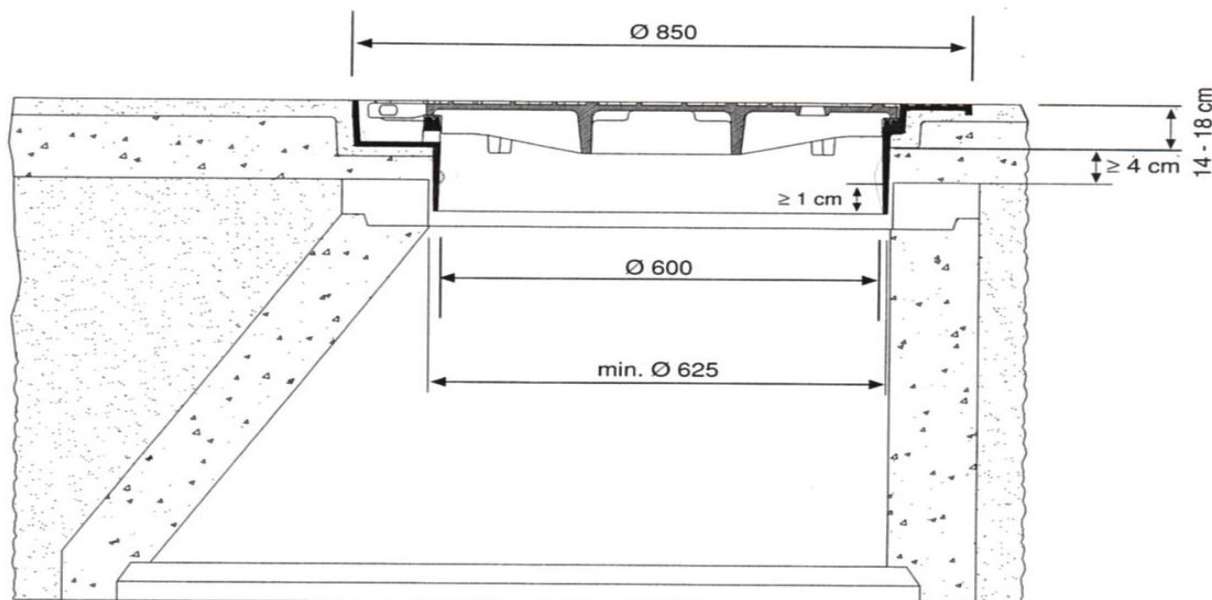
10. Introducerea cadrului pe inelul compensator sau pe con (reductie), dupa caz:



11. Montarea capacului pe cadru si cilindrarea acestuia pentru aducerea la cota :



Schita de montaj



Siguranta circulatiei

La amenajarea intersectiilor, acceselor la proprietati si trecerilor de pietoni s-a avut in vedere si accesul persoanelor cu handicap locomotor (normativ 239/1994).

Se va amenaja un plan de semnalizare verticala si orizontala conform STAS 1848 – 7/2004, si Stas 1848 –1/2004.

III.2 Descrierea dupa caz, a lucrarilor de modernizare efectuate in spatiile reabilitate

Pe perioada implementarii proiectului se vor avea in vedere masuri necesare pentru protectia mediului, respectiv:

In perioada de executie se va acorda o atentie deosebita momentului asternerii imbracamintii bituminoase pe sistemul rutier, pentru a se evita scurgerea unor produse petroliere in apele de suprafata.

In ceea ce priveste epurarea apelor uzate, pentru modernizarea sistemelor rutiere nu sunt prevazute depozite permanente sau temporare de materiale care sa poata fi spalate de apele pluviale, astfel ca nu este cazul unor amenajari speciale pentru colectarea si epurarea apelor uzate.

Pentru folosintele de apa aferente lucrarilor de realizare a tronsonelor de sistemul rutier analizate se va avea in vedere respectarea actelor de reglementare in vigoare si anume:

- Legea mediului, cu modificarile si completarile ulterioare
- Legea apelor, cu modificarile si completarile ulterioare
- NTPA 001/2002 - respectiv normativul care stabileste concentratiile poluantilor in apele evacuate in receptori naturali, cu completarile si modificarile ulterioare.

Sursele de emisie a poluantilor atmosferici specifice obiectivului studiat sunt surse la sol sau in apropierea solului (inaltimi efective de emisie de pana la 4 m fata de nivelul solului), si mobile.

Emisiile de poluanti atmosferici corespunzatoare activitatilor aferente lucrarii sunt intermitente. Sursele de impurificare a atmosferei asociate activitatilor care vor avea loc in amplasamentul sistemelor rutiere sunt surse libere, diseminate pe suprafata pe care au loc lucrarile, avand cu totul alte particularitati decat sursele aferente unor activitati industriale sau asemanatoare. Ca urmare, nu se poate pune problema unor instalatii de captare - epurare - evacuare in atmosfera a aerului impurificat si a gazelor reziduale.

Normele legale in vigoare nu prevad standarde la emisii pentru surse nederijate si libere. Referitor la sursele mobile se prevad norme la emisii pentru autovehicule rutiere, si respectarea acestora cade in sarcina proprietarilor autovehiculelor care vor fi implicate in traficul auto de lucru.

In perioada de executie vor apare surse semnificative de zgomot reprezentate de utilajele in functiune si de traficul auto de lucru. Se estimeaza ca nivelurile de zgomot pot atinge 70-90 dB(A). In localitate se estimeaza ca nivelurile echivalente de zgomot, pentru perioade de referinta de 24h, nu vor depasi 50dB(A).

La trecerea autobasculantelor prin oras pot apare niveluri ale intensitatii vibratiilor peste cele admise prin SR 12025:1994. Nu se pot face prognoze din cauza numarului mare de factori de influenta. Nivelurile de vibratii se atenueaza cu patrutul distantei.

Degradarea fizica superficiala a solului pe arii foarte restranse adiacente sistemului rutier in zonele de parcare si de lucru a utilajelor- se apreciaza o perioada scurta de reversibilitate dupa terminarea lucrarilor si refacerea acestor arii;

Deversari accidentale de produse petroliere la nivelul zonelor de lucru - posibilitate relativ redusa in conditiile respectarii masurilor pentru protectia mediului, cu posibilitati de remediere imediata;

Afectarea subsolului, pana la adancimi de maxim 30 cm poate aparea accidental in cazul deversarilor de produse petroliere. Remedierea este facila si posibil a fi efectuata imediat.

In conditii normale de executie si/sau operare nu pot apare surse semnificative de poluare pentru mediul acvatic si/sau terestru.

Locuitorii din zonele imediat adiacente nu vor fi afectati prin expunerea la atmosfera poluata generate de lucrarile din timpul fazei de constructie.

Pentru a asigura managementul deseurilor in conformitate cu legislatia nationala, antreprenorul general al lucrarilor va incheia contracte cu operatorii de salubritate locali in vederea depozitarii deseurilor. Principalul tip de deseuri va fi reprezentat prin deseuri de constructie inerte (pamant, balast, piatra, ciment, asfalt), pentru care se propune refolosirea sau depozitarea sa in cea mai apropiata halda municipala de deseuri. Referitor la deseurile menajere, acestea vor fi constituite din hartie, pungi, folii de polietilena, ambalaje PET, materii organice (resturi alimentare) rezultate de la personalul de executie.

Substantele toxice si periculoase pot fi: carburantii (motorina) si lubrifiantii necesari functionarii utilajelor. Date fiind distantele reduse pana la eventualele puncte de aprovizionare, nu este necesara depozitarea in amplasament a acestora. Alimentarea cu carburanti a utilajelor va fi efectuata cu cisterne auto, ori de cate ori va fi necesar.

Utilajele cu care se va lucra vor fi aduse in santier in perfecta stare de functionare, avand facute reviziile tehnice si schimburile de lubrifianti. Schimbarea lubrifiantilor si intretinerea acumulatorilor auto se vor executa in ateliere specializate.

In perioada de exploatare se vor avea in vedere urmatoarele masuri de protectia mediului:

Traficul rutier este singura sursa de impurificare a atmosferei aferenta obiectivului studiat. Poluantii emisi in atmosfera, caracteristici arderii interne a combustibililor fosili in motoarele vehiculelor rutiere, sunt reprezentati de un complex de substante anorganice si organice sub forma de gaze si de particule, coninand: oxizi de azot (NO, NO₂, N₂O), oxizi de carbon (CO, CO₂), oxizi de sulf, metan, mici cantitati de amoniac, compusi organici volatili nonmetanici (inclusiv hidrocarburi rezultate din evaporarea benzinei din carburatoare si rezervoare), particule incarcate cu metale grele (Pb, Cd, Cu, Cr, Ni, Se, Zn).

Emisiile au loc in apropierea solului (nivelul gurilor de esapament), dar turbulenta creata de deplasarea vehiculelor in stratul de aer de langa sol si de diferenta de temperatura dintre gazele de esapament si aerul atmosferic conduc la o inaltime de emisie de circa 2 m (conform informatiilor din literatura de specialitate).

Date fiind caracteristicile fizice ale acestei surse nu se pune problema determinarii concentratiilor de poluanti in emisie. Sursa nu poate fi evaluata in raport cu normele prevazute in OM 462/93, ci in functie de impactul sau asupra calitatii atmosferei. Ratele de emisie vor fi, desigur, variabile in timp, fiind functie de intensitatea si de structura (categoriile de vehicule) traficului la un moment dat. Este deosebit de dificil sa se estimeze o variatie temporala a emisiilor, estimare care, fiind dependenta de o multitudine de variabile independente, este 'a priori' supusa unor erori notabile.

Sursele de zgomot si vibratii, in perioada de operare sunt reprezentate de vehiculele de toate categoriile de greutate aflate in circulatie. Daca in privinta zgomotului exista posibilitatea de depasire a unor niveluri de peste 50 dB(A), prezenta vibratiilor nu se va face simtita decat la valori neglijabile. Dupa finalizarea lucrarilor, se va efectua monitorizarea traficului si a nivelului de zgomot. In cazul depasirii limitei de zgomot vor fi montate panouri fonoabsorbante sau impune restrictii de viteza, acolo unde este cazul.

Poluantii ce caracterizeaza calitatea aerului pe intreaga perioada de exploatare sunt cei rezultati ca urmare a traficului auto. Dintre acestia, NO_x, SO₂ si metalele grele (in special Pb) sunt cei mai periculosi pentru contaminarea solului. Pentru protectia solului si subsolului in perimetrul sistemelor rutiere, se recomanda:

- colectarea, depozitarea si eliminarea corespunzatoare a tuturor categoriilor de deseuri (lichide, menajere, tehnologice);
- inierbarea suprafetelor de sol neacoperite de vegetatie;
- verificarea periodica a sistemului de captare, epurare si evacuare a apelor meteorice;
- verificarea periodica a calitatii solului (pH, metale grele) din zona de influenta.

Traficul auto va genera in aerul ambiental o serie de substante si compusi chimici dintre care, NOx, SO2, CO, Pb, HAP, Cd, Cr, Ni, cu efecte toxice cunoscute asupra speciilor vegetale si animale. Impactul poluantilor atmosferici gazosi asupra starii de sanatate a vegetatiei si a faunei se afla cu mult sub limitele de protectie pentru termene lungi de expunere. Emisiile de metale grele constituie, atat in prezent, cat si dupa efectuarea lucrarilor de modernizare, un factor de risc pentru animale, datorita capacitatii de acumulare a acestora in sol si in vegetatie.

Referindu-ne strict la incarcarea atmosferei in zona cu agenti poluanti rezultati din traficul auto, putem aprecia ca exista putine elemente ce pot conduce la minimizarea impactului provocat de acestea. Aceasta se va realiza in timp, pe masura introducerii unor masuri legislative restrictive privind emisiile de la autovehicule.

Lucrarile de intretinere a tronsonului de sistemul rutier presupun utilizarea unor categorii de materiale care pot fi incadrate in categoria substantelor toxice si periculoase. Aceste materiale sunt:

- Motorina - carburant utilizat de utilaje si in buna parte si de vehiculele de transport;
- Benzina;
- Lubrifianti (uleiuri, vaseline);
- Lacuri si vopsele, diluanti - utilizate in cadrul lucrarilor de intretinere, protectie si marcare rutiere.

Pot sa apara probleme in timpul manipularii si utilizarii acestor produse de catre unitatile specializate in lucrari de intretinere si reparatii ale sistemelor rutiere. Personalul angajat al acestor unitati trebuie sa respecte normele specifice de lucru pentru desfasurarea in conditii de siguranta deplina a operatiilor respective. Recipientii folositi trebuie recuperati si valorificati corespunzator.

De asemenea sunt avute in vedere lucrari de reconstructie ecologica. In acest domeniu se propune realizarea urmatoarelor:

- datorita folosirii sistemelor rutiere publice pentru transportul betoanelor sau al altor materiale, se va executa curatarea pneurilor de pamant sau de alte reziduuri din santier.
- utilajele si mijloacele de transport vor fi verificate periodic in ceea ce priveste nivelul de monoxid de carbon si concentratiile de emisii in gazele de esapament si vor fi puse in functiune numai dupa remedierea eventualelor defectiuni.
- se va exercita un control sever la transportul materialelor folosite, pentru a se preveni in totalitate descarcari accidentale pe traseu.
- procesele tehnologice care produc praf vor fi reduse in perioadele cu vant puternic, sau se va urmări o umectare mai intensa a suprafetelor.

III.3 Consumul de utilitati

Investitia nu necesita racordarea la utilitati (energie, apa, telecomunicatii, etc.) decat in faza de executie a lucrarilor pentru organizarea de santier. Organizarea de santier cade in sarcina antreprenorului care va executa lucrarile. Pentru organizarea de santier se va realiza proiect si se va solicita autorizatie de construire.

III.3.1 Necesarul de utilitati rezultate, dupa caz in situatia executarii unor lucrari de modernizare

Nu este cazul.

III.3.2 Estimari privind depasirea consumurilor initiale de utilitati

Nu este cazul.

IV. DURATA DE REALIZARE SI ETAPELE PRINCIPALE

IV.1 Graficul de realizare a investitiei

Durata de realizare a investitiei este de 12 luni conform graficului de realizare a investitiei de mai jos:

Grafic general de realizare a lucrarilor

Nr.c	Denumire activitate	Nr luni	Luni											
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	Obtinere teren	0												
2	Amenajarea terenului	0												
3	Oganizarea procedurilor de achizitie	0												
4	Asistenta tehnica	12												
5	Dirigentie de santier	12												
6	Investitia de baza	12												
7	Organizare de santier	2												
8	Lucrari preliminare, subtraversari pentru retea de iluminat public, terasamente	6												
9	Fundatii	5												
10	Imbracaminte, trotuare, ridicare cota guri de scurgere, camine	5												
11	Montare stalpi IP, racordare la PA	4												
12	Probe tehnologice si teste	12												
	Activitatea se deruleaza continuu in perioada indicata													
	Activitatea se desfasoara conform cu nevoile/oportunitatile in perioada													

V. COSTURILE ESTIMATIVE ALE INVESTITIEI

V.1 Valoarea totală cu detalierea pe structura devizului general

V.2 Eșalonarea costurilor coroborate cu graficul de realizare a investiției

VI. INDICATORI DE APRECIERE A EFICIENTEI ECONOMICE

Prin lucrarile prevazute se aduc atat imbunatatiri fizice, de trafic cat si de mediu.

Prin implementarea prezentului proiect vor apare unele influente favorabile asupra factorilor de mediu cat si din punct de vedere economic si social:

Influenta asupra factorilor de mediu datorata realizarii unor conditii de circulatie superioare celor actuale:

- va scadea gradul de poluare al aerului
- se va reduce volumul de praf
- va scadea simtitor emisia diverselor noxe de esapament sau uzura vehiculelor ceea ce va avea un efect pozitiv asupra mediului

Influenta socio-economica:

- crearea de noi locuri de munca pe perioada executiei lucrarilor
- o mai rapida deplasare inspre si dinspre locurile de munca
- reducerea consumului de carburanti si economii la costul transporturilor
- cresterea sigurantei circulatiei si a confortului optic pentru conducatorii auto

Pe ansamblu se poate aprecia ca din punct de vedere al mediului ambiant, lucrarile proiectate nu introduc disfunctionalitati suplimentare fata de situatia actuala, ci dimpotriva au un efect pozitiv.

VII.1 Analiza comparativa a costului realizarii lucrarilor de interventii fata de valoarea de inventar a constructiei

VII. SURSELE DE FINANTARE ALE INVESTITIEI

VIII. ESTIMĂRI PRIVIND FORȚA DE MUNCA OCUPATĂ PRIN REALIZAREA INVESTIȚIEI

VIII.1 Număr de locuri de muncă create în faza de execuție

Indiferent de forma de contractare a lucrărilor (proiectare, execuție) printr-un antreprenor general sau mai mulți antreprenori, necesarul de personal pentru construcția întregului proiect investițional este estimată în următorul tabel:

Structura personalului în faza de execuție:

Resurse umane	Nr. persoane
Execuție	
Diriginți de șantier	1
Ingineri	2
Maiștrii	1
Muncitori calificați	5
Muncitori necalificați	4
Asistență tehnică	
- Inginer	1
TOTAL execuție + asistență	14

VIII.2 Număr de locuri de muncă create în faza de operare
Nu este cazul.

IX. PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI AI INVESTIȚIEI

IX.1 Valoarea totală

TOTAL GENERAL	1.640,503
Din care C + M	1.366,948

IX.2 Eșalonarea investiției
- etapa I

TOTAL GENERAL	1.640,503
Din care C + M	1.366,948

IX.3 Durata de realizare - 12 luni

IX.4 Capacități (în unități fizice și valorice) - conf.deviz

IX.5 Alți indicatori specifici domeniului de activitate în care este realizată investiția

X. AVIZE ȘI ACORDURI DE PRINCIPIU

Intocmit,