

**ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU**

**HOTĂRÂRE
privind aprobarea documentației tehnico-economice - faza
Proiect Tehnic - și a indicatorilor tehnico-economici ai
obiectivului de investiții „Modernizare DJ 220, km 70+000-
78+500, Buda-Valea Salciei, județul Buzău”**

Consiliul Județean Buzău,
Având în vedere:

- referatul Președintelui Consiliului Județean Buzău de inițiere a proiectului de hotărâre înregistrat sub nr. 10448/22.07.2019;
- raportul Direcției pentru Administrarea Patrimoniului și Investiții, înregistrat sub nr. 10449/22.07.2019;
- avizul de legalitate al Secretarului județului Buzău dat pe proiectul de hotărâre;
- avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău nr. 153/19.07.2019;
- prevederile Hotărârii Consiliului Județean Buzău nr. 62/2019 privind aprobarea Programului de lucrări de întreținere curentă/periodică și reparații, consolidări, modernizări și reabilitări drumuri și poduri aflate în administrarea Consiliului Județean Buzău și respectiv a Programului de lucrări de reabilitare, modernizare și/sau asfaltare drumuri și poduri aflate în administrarea Consiliului Județean Buzău;
- prevederile Hotărârii Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/ proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;

În temeiul art. 173 alin.(1) lit. „b”, alin.(3) lit. „f” și art. 182 alin.(1) din Ordonanța de Urgență a Guvernului nr. 57/2019 privind Codul administrativ,

HOTĂRĂȘTE :

Art. 1. Se aprobă documentația tehnico-economică - faza Proiect Tehnic - aferentă obiectivului „Modernizare DJ 220, km 70+000-78+500, Buda-Valea Salciei, județul Buzău” prezentată în sinteză în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 2. Se aprobă indicatorii tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Modernizare DJ 220, km 70+000-78+500, Buda-Valea Salciei, județul Buzău”, după cum urmează:

- a) Valoarea totală inclusiv TVA - 14.180.299,60 lei
din care:
- C+M: 12.713.775,31 lei, cu TVA;
Durata de execuție a lucrărilor: 10 luni;

b) Date tehnice ale investiției:

Caracteristici tehnice si parametri specifici obiectivului de investitii - DJ 220	
Clasa tehnica	V
Lungime drum	8.500 m
Latime platformă drum	7.00 m
Latime parte carosabila	2x2.75 m
Latime acostamente	2x0.75 m
Structura sistem rutier nou	Strat de uzură tip BA16 rul.50/70 - 4 cm, Strat de legătură tip BAD22,4 leg.50/70 - 6 cm, Strat de bază din piatră spartă-25cm, Strat de fundație din balast -min. 29cm
Șanțuri și rigole	11.553 ml
Podete Ø 1000	16 buc.

Art. 3. Direcția pentru Administrarea Patrimoniului și Investiții și celelalte direcții din aparatul de specialitate al Consiliului Județean Buzău vor aduce la îndeplinire prevederile prezentei hotărâri.

Art. 4. Secretarul județului Buzău va asigura comunicarea hotărârii Instituției Prefectului - Județul Buzău, Direcției pentru administrarea patrimoniului și investiții și Direcției economice, precum și publicarea acesteia pe site-ul Consiliului Județean Buzău și în Monitorul Oficial al județului.

PREȘEDINTE,

PETRE-EMANOIL NEAGU

**AVIZAT PENTRU LEGALITATE,
SECRETARUL JUDEȚULUI BUZĂU**

MIHAI-LAURENȚIU GAVRILĂ

Nr. _____
BUZĂU, _____ 2019



SINTEZA

1. Date generale

OBIECTIV DE INVESTIȚII : MODERNIZARE DJ220, KM. 70+000 – 78+500, BUDA-VALEA SALCIEI, JUDEȚUL BUZĂU

ORDONATOR PRINCIPAL/SECUNDAR/TERȚIAR DE CREDITE

U.A.T. – Consiliul Județean Buzău

Cu sediul administrativ:

Bd. N. Bălcescu, nr. 48, Buzău, județul Buzău, Cod poștal 120260;

Tel: 0238/414112; Fax: 0238/725507 / 0238/714198

E-mail: cjbuzau@cjbuzau.ro

BENEFICIAR

U.A.T. – Consiliul Județean Buzău

Cu sediul administrativ:

Bd. N. Bălcescu, nr. 48, Buzău, județul Buzău, Cod poștal 120260;

Tel: 0238/414112; Fax: 0238/725507 / 0238/714198

E-mail: cjbuzau@cjbuzau.ro

PROIECTANT

Proiectant general: S.C. PARTENER CONSTRUCT.R.L.

nr. 49, bulevardul Epureanu, Bârlad, județul Vaslui,

RO22012820, J37/431/2007

Proiectant de specialitate: : S.C. NOMCRIS CONSTRUCT S.R.L.

nr. 108, sat Urdești, comuna Urdești, județul Vaslui,

RO28185863, J37/104/2011

FAZA DE PROIECTARE – Proiect tehnic de execuție (P.T.H.E)

AMPLASAMENTUL OBIECTIVULUI

Obiectul prezentului proiect este reprezentat de lucrările de modernizare a drumului județean DJ220, pe raza județului Buzău, un tronson cu lungimea de 8,500 km, între pozițiile kilometrice km 70+000 (intersecția cu DJ203H în localitatea Buda) până în km 78+500 (în localitatea Valea Salciei unde începe un sector al aceluiași drum care în prezent este modernizat).

Din punct de vedere juridic, tronsonul de drum studiat este amplasat pe domeniu public și reprezintă drum de interes județean, făcând parte din rețeaua de drumuri județene din județului Buzău.

Județul Buzău este un județ situat în sud-estul României. Se învecinează la nord-vest cu județele Brașov și Covasna, la vest cu Prahova, la sud cu Ialomița, la est cu Brăila, și la nord - est cu Vrancea. Sectorul de drum expertizat se situează în nordul județului într-o zonă preponderent de deal și munte.

Drumul județean DJ220, are o lungime totală de 93,70 km, având traseul: origine km. 0+000 (Boldu – DN22) - Bălăceanu - Roșioru - Cochirleanca - Boboc - Gara Bobocu - Poșta Cânlău - Sudiți - Fundeni - Zărnești - Răcovițeni - Murgești - Batogu - Pardoși - Buda - Valea Largă - Valea Sâlciei – destinație km. 93+700 (Sărulești – DJ204C) și face parte din rețeaua de drumuri publice a județului Buzău, în prezent fiind clasificat ca un drum de clasă tehnică V.

2. Indicatorii tehnico-economici

2.1. Valoarea investiției este

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	VALOARE fără TVA	TVA	VALOARE INCLUSIV TVA
		lei	lei	lei
1	2	3	5	6
	TOTAL GENERAL	11935779,06	2244519,05	14180299,60
	Din care C+M	10683844,77	2029930,05	12713775,31

2.2. Principalele caracteristici ale investiției

În urma fazei de Proiect tehnic de execuție, pe amplasamentul investiției s-a proiectat o lungime de 8,50 km de drum județean supus modernizării prin asfaltare. Astfel investiția a fost împărțită în tronsoane ce vor avea următoarea structură rutieră:

Structura rutieră aplicată pe tronsoanele: km. 70+000 – km. 70+823 , km. 70+900 – km. 71+081, km. 71+189 – km. 71+688, km. 75+700 – km. 77+050, km. 77+450 – km. 77+900:

1. Strat de rulare de tip BA 16 rul. 50/70 – 4 cm;
2. Strat de legătură de tip BAD 22,4 leg. 50/70– 6 cm;
3. Frezare structură rutieră existentă pe 4 cm grosime;
4. Structură rutieră existentă;
5. Acostamente din piatră spartă – minim 10 cm;

Structura rutieră aplicată pe tronsoanele: km. 70+823 – km. 70+900 , km. 71+081 – km. 71+149:

1. Strat de rulare de tip BA 16 rul. 50/70 – 4 cm;
2. Strat de legătură de tip BAD 22,4 leg. 50/70– 6 cm;
3. Strat de bază din piatră spartă – 25 cm;
4. Strat de fundație/completare din balast – minim 29 cm;
5. Saltea din gabioane – 50 cm;
6. Acostamente din piatră spartă – minim 35 cm;

Structura rutieră aplicată pe tronsoanele: km. 71+149 – km. 71+189, km. 71+688 – km. 75+700, km. 77+050 – km. 77+200:

1. Strat de rulare de tip BA 16 rul. 50/70 – 4 cm;
2. Strat de legătură de tip BAD 22,4 leg. 50/70– 6 cm;
3. Strat de bază din piatră spartă – 25 cm;
4. Strat de fundație/completare din balast – 20 cm;
5. Scarificare și reprofilare - 10-20 cm;
6. Acostamente din piatră spartă – minim 35 cm;

Structura rutieră aplicată pe tronsoanele: km. 77+200 – km. 77+450, km. 77+900 – km. 78+500. Și în zonele unde nu se pot realiza pantele părții carosabile în profil transversal:

1. Strat de rulare de tip BA 16 rul. 50/70 – 4 cm;
2. Strat de legătură de tip BAD 22,4 leg. 50/70– 6 cm;
3. Scarificare, reprofilare cu adaos de minim 12 cm piatră spartă;
3. Decapare integrală straturi asfaltice;
4. Structură rutieră existentă;
5. Acostamente din piatră spartă – minim 22 cm;

Structura rutieră aplicată în zonele unde este necesară realizarea de casete:

1. Strat de rulare de tip BA 16 rul. 50/70 – 4 cm;
2. Strat de legătură de tip BAD 22,4 leg. 50/70– 6 cm;
3. Strat de bază din piatră spartă – 25 cm;
4. Strat de fundație din balast – 25 cm;

5. Acostamente din piatră spartă – minim 35 cm;

S-a proiectat drum cu următoarele caracteristici principale:

- Lungime drum – 8500,00 m;
- Lățime parte carosabilă – 5,50 m;
- Lățime acostamente – 2 x 0,75 m;
- Suprafață amenajare – 79797,00 mp.

Pentru colectarea, dirijarea și deversarea apelor meteorice s-au proiectate următoarele lungimi de șanțuri și rigole:

- Șanț din pământ – 705,10 m;
- Rigolă din pământ – 282,70 m;
- Rigolă betonată – 1817,00 m;
- Șanț betonat – 6603,00 m;
- Rigolă carosabilă – 2060,90 m;
- Șanț betonat armat – 65,00;

Pentru descărcarea acestor șanțuri și rigole, s-a proiectat un sistem de podețe casetate, dalate, tubulare și rigole carosabile, astfel:

- Rigolă carosabilă – 19,00 m;
- Podeț tubular Dn1000, L= 7,50 m – 12 buc;
- Podeț tubular Dn1000, L= 10,00 m – 4 buc;
- Podeț casetat tip C2 – 2 buc;
- Podeț dalat cu lumina de 5,00 m – 1 buc

De asemenea, s-au proiectat 2 camere de cădere pentru 2 podețe existente și s-au proiectat reparații la suprastructura podului de la kilometrul km. 77+746,41.

S-a proiectat un număr de 23 drumuri laterale pe o lungime de 5,00 m cu lățimea de 2,00m, 3,00m, 3,50 m, 4,00 m și 5,50 m cu aceeași structură rutieră cu cea a drumului principal.

Pentru tronsoanele km. 70+823 – km. 70+900 și km. 71+081 – km. 71+149, tronsoane ce necesită consolidarea terasamentului, s-a proiectat o saltea de gabioane pe toată lățimea drumului, cu grosimea de 50 cm, iar sub elementele de scurgere a apelor s-a proiectat un dren cu adâncimea de minim 2.00 m față de cota proiectată.

S-a proiectat o lungime de 1361 m de parapet de siguranță deformabil tip H3.

S-a proiectat un număr de 38 accesuri la proprietăți cu lungimea de 4,00 m și un număr de 21 accesuri la proprietăți cu lungimea de 1,00 m.

2.3. Durata de realizare a investiției – 12 luni.

2.4. Justificare a prețurilor unitare utilizate la întocmirea Devizului General/ pe obiect:

În Devizul General sunt cuprinse cheltuielile necesare realizării investiției astfel :

- Cheltuieli cuprinse în faza de D.A.L.I. – cap. 3.1., 3.2., 3.3., 3.5.3., 5.3.,
- Cheltuieli conform ofertei – cap. 3.5.6., 4.1., 5.1.1.,
- Cheltuieli rezultate conform aplicării cotelor legale – cap. 5.2..

Evaluarea lucrărilor de bază s-a făcut prin prisma prețurilor unitare oferite în faza de licitație organizată de către beneficiar.

Categoriile de lucrări aplicate sunt cele oferite iar ce necesare pentru optimizarea și aplicarea fidelă a soluțiilor constructive în amplasament din documentația de execuție, s-au prezentat oferte de preț.

3. Necesitatea și oportunitatea investiției

Necesitate și oportunitatea s-a fundamentat în etapa anterioară de promovare a investiției – D.A.L.I. În această etapă de derulare a investiției se analizează variantele constructive aplicabile aferente scenariului recomandat în etapa anterioară.

4. Conținutul documentației / concordanța dintre elementele documentației tehnico-economice supuse analizei și cele solicitate prin caietul de sarcini

4.1. Descrierea investiției

Prezentarea soluției tehnice

Axa drumului a fost proiectată astfel încât platforma acestuia să coincidă aproximativ pe toată lungimea cu platforma drumului existentă. Astfel s-au proiectat un număr de 131 curbe, 130 de curbe racordate cu arc de cerc cu razele $R_{\min/\max} = 10/5500$ m și o frântură.

Zonele în care axa drumului proiectat deviază față de axa existentă sunt:

- Între pozițiile kilometrice km. 72+000 – km. 72+100, datorită existenței a unui stâlp de electricitate din beton la poziția km. 72+036 care nu poate fi mutat, amplasat la limita părții carosabile existente.

Din cauza limitelor de proprietate din localitățile străbătute de tronsonul de drum studiat și traversării tronsonului de drum județean a unui deal cu diferența de elevație de aproximativ 205 m, a fost necesar, pe aceste zone, micșorarea vitezei de proiectare de 30 km/h la o valoare de 20 km/h, și utilizarea de curbe de racordare cu raze mai mici decât cele prezentate în STAS 863/95 – Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare, respectiv raze de racordare de: 10,00 m, 16,00m, 17,00m, 18,00m, 19,00m.

Amenajarea curbilor în plan și spațiu a fost realizată conform cerințelor standardului STAS 863/85 - Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare.

Datorită celor prezentate mai sus, este necesară limitarea vitezei de proiectare și circulație la valoarea de 20 km/h pe următoarele tronsoane:

- Km. 70+750 – km. 70+950
- Km. 74+750 – km. 75+950
- Km. 77+100 – km. 77+200
- Km. 77+675 – km. 77+930

În **profil longitudinal**, axa drumului a fost proiectată astfel încât, pe tronsoanele cu structură rutieră existentă asfaltată, diferența medie în ax să fie de 7-8 cm, iar pe tronsoanele cu structură rutieră existentă împietruită, diferența în ax medie rezultând de 30-40 cm.

Astfel pantele longitudinale au rezultat ca fiind cuprinse între: $p_{\min}\% = 0,07\%$ și $p_{\max}\% = 16,67\%$.

Din cauza neregularităților în profil longitudinal și traversării tronsonului de drum județean a unui deal cu diferența de elevație de aproximativ 205 m, a fost necesar, pe aceste zone micșorarea vitezei de proiectare de 30 km/h la o valoare de 20 km/h, și utilizarea de curbe de racordare în profil longitudinal mai mici decât razele minime recomandate în STAS 863/95 – Elemente geometrice ale traseelor. Prescripții de proiectare, respectiv raze de racordare de: 200,00m, 250,00m, 300,00 m, 350,00 m, 400,00m.

Partea carosabilă proiectată are o lățime de 5,50 m încadrată cu 2 acostamente de 0,75 m fiecare. Panta transversală în aliniament este de 2,50%, profilul transversal fiind tip acoperiș.

Structura rutieră aplicată pe tronsoanele: km. 70+000 – km. 70+823, km. 70+900 – km. 71+081, km. 71+189 – km. 71+688, km. 75+700 – km. 77+050, km. 77+450 – km. 77+900:

1. Strat de rulare de tip BA 16 rul. 50/70 – 4 cm;
2. Strat de legătură de tip BAD 22,4 leg. 50/70 – 6 cm;
3. Frezare structură rutieră existentă pe 4 cm grosime;
4. Structură rutieră existentă;
5. Acostamente din piatră spartă – minim 10 cm;

Structura rutieră aplicată pe tronsoanele: km. 70+823 – km. 70+900, km. 71+081 – km. 71+149:

1. Strat de rulare de tip BA 16 rul. 50/70 – 4 cm;
2. Strat de legătură de tip BAD 22,4 leg. 50/70 – 6 cm;
3. Strat de bază din piatră spartă – 25 cm;
4. Strat de fundație/completare din balast – minim 29 cm;
5. Saltea din gabioane – 50 cm;

6. Acostamente din piatră spartă – minim 35 cm;

Structura rutieră aplicată pe tronsoanele: km. 71+149 – km. 71+189, km. 71+688 – km. 75+700, km. 77+050 – km. 77+200:

1. Strat de rulare de tip BA 16 rul. 50/70 – 4 cm;
2. Strat de legătură de tip BAD 22,4 leg. 50/70– 6 cm;
3. Strat de bază din piatră spartă – 25 cm;
4. Strat de fundație/completare din balast – 20 cm;
5. Scarificare și reprofilare - 10-20 cm;
6. Acostamente din piatră spartă – minim 35 cm;

Structura rutieră aplicată pe tronsoanele: km. 77+200 – km. 77+450, km. 77+900 – km. 78+500. Și în zonele unde nu se pot realiza pantele părții carosabile în profil transversal:

1. Strat de rulare de tip BA 16 rul. 50/70 – 4 cm;
2. Strat de legătură de tip BAD 22,4 leg. 50/70– 6 cm;
3. Scarificare, reprofilare cu adaos de minim 12 cm piatră spartă;
3. Decapare integrală straturi asfaltice;
4. Structură rutieră existentă;
5. Acostamente din piatră spartă – minim 22 cm;

Structura rutieră aplicată în zonele unde este necesară realizarea de casete:

1. Strat de rulare de tip BA 16 rul. 50/70 – 4 cm;
2. Strat de legătură de tip BAD 22,4 leg. 50/70– 6 cm;
3. Strat de bază din piatră spartă – 25 cm;
4. Strat de fundație din balast – 25 cm;
5. Acostamente din piatră spartă – minim 35 cm;

Pentru colectarea, dirijarea și deversarea apelor meteorice s-au proiectat următoarele lungimi de șanțuri și rigole:

Nr. crt.	Poziție kilometrică		Lungime (m)	Poziționare		Tipul secțiunii de scurgere	
	De la	La		stg	dr	stg	dr
0	1	2	3	4	5	6	7
1	70+000	70+022	26	X		Șanț de pământ	
2	70+022	70+078	56	X	X	Șanț de pământ	Șanț de pământ
3	70+187	70+265	78	X	X	Șanț de pământ	Șanț de pământ
4	70+600	70+622	22	X	X	Șanț de pământ	Șanț de pământ
5	70+078	70+183	105	X	X	Rigolă carosabilă	Șanț de pământ
6	70+622	70+710	88	X	X	Rigolă carosabilă	Șanț de pământ
7	70+265	70+600	335	X	X	Rigolă de pământ	Șanț de pământ
8	70+710	70+742	32	X		Rigolă carosabilă	
9	70+792	70+823	31	X		Rigolă carosabilă	
10	70+900	70+935	35	X		Rigolă carosabilă	
11	71+264	71+285	21	X		Rigolă carosabilă	
12	71+418	71+499	81	X		Rigolă carosabilă	
13	71+618	71+643	25	X		Rigolă carosabilă	
14	70+742	70+792	50	X		Rigolă betonată	
15	70+935	71+030	95	X		Rigolă betonată	
16	71+285	71+418	133	X		Rigolă betonată	
17	71+499	71+618	119	X		Rigolă betonată	
18	71+643	71+688	45	X		Rigolă betonată	
19	77+779	77+871	92	X		Rigolă betonată	
20	70+823	70+900	77	X		Rigolă carosabilă	
21	71+030	71+081	51	X		Șanț betonat	
22	71+189	71+264	75	X		Șanț betonat	

23	75+769	75+888	119	X		Șanț betonat	
24	71+081	71+149	68	X		Șanț betonat	
25	71+149	71+189	40	X		Șanț betonat	
26	71+861	71+885	24	X		Șanț betonat	
27	71+975	71+990	15	X		Șanț betonat	
28	74+463	74+500	37	X		Șanț betonat	
29	75+016	75+091	75	X		Șanț betonat	
30	75+311	75+391	80	X		Șanț betonat	
31	71+688	71+861	173	X		Rigolă betonată	
32	72+081	72+147	66	X		Rigolă betonată	
33	72+381	73+083	702	X		Rigolă betonată	
34	71+990	72+030	40	X		Rigolă carosabilă	
35	72+147	72+284	137	X		Rigolă carosabilă	
36	71+885	71+910	25	X		Rigolă carosabilă	
37	72+030	72+046	16	X		Rigolă carosabilă	
38	72+284	72+381	97	X		Rigolă carosabilă	
39	72+046	72+081	35	X		Rigolă betonată	
40	73+083	73+105	22		X		Rigolă carosabilă
41	73+105	73+651	546		X		Șanț betonat
42	74+900	75+016	116		X		Șanț betonat
43	75+091	75+311	220		X		Șanț betonat
44	77+050	77+122	72		X		Șanț betonat
45	77+172	77+200	28		X		Șanț betonat
46	73+651	74+463	812	X	X	Șanț betonat	Șanț betonat
47	74+500	74+900	400	X	X	Șanț betonat	Șanț betonat
48	75+391	75+700	309	X	X	Șanț betonat	Șanț betonat
49	75+700	75+715	15		X		Șanț betonat
50	75+888	75+934	46		X		Șanț betonat
51	76+229	76+802	573		X		Șanț betonat
52	77+014	77+050	36		X		Șanț betonat
53	77+450	77+660	210		X		Șanț betonat
54	75+807	75+888	81	X	X	Șanț betonat	Șanț betonat
55	75+934	76+105	171	X	X	Șanț betonat	Șanț betonat
56	76+127	76+229	102	X	X	Șanț betonat	Șanț betonat
57	76+105	76+127	22	X	X	Șanț betonat	Rigolă betonată
58	76+802	76+962	160	X	X	Rigolă betonată	Șanț betonat
59	76+962	76+969	7	X	X	Rigolă betonată	Rigolă carosabilă
60	76+969	77+014	45		X		Rigolă carosabilă
62	77+200	77+380	180		X		Șanț betonat
63	77+416	77+450	34		X		Șanț betonat
64	77+380	77+416	36	X	X	Rigolă betonată	Șanț betonat
65	77+660	77+684	24		X		Rigolă carosabilă
66	77+871	77+883	12	X	X	Rigolă betonată	Rigolă betonată
67	77+883	77+900	17		X		Rigolă betonată
68	77+900	77+947	47	X	X	Rigolă carosabilă	Rigolă betonată
69	77+947	77+965	18	X	X	Rigolă carosabilă	Rigolă carosabilă
70	77+982	78+500	518	X	X	Rigolă carosabilă	Rigolă carosabilă
71	77+965	77+982	17	X	X	Rigolă betonată	Rigolă carosabilă
72	71+910	71+975	65	X		Șanț betonat armat	
Șanț din pământ			141,40 m stânga			Lungime totală Șanț de pământ – 705,10 m	

	563,70 m dreapta	Lungime totală Rigolă din pământ – 282,70 m Lungime totală Rigolă betonată – 1817,00 m Lungime totală Șanț betonat – 6603,00 m Lungime totală Rigolă carosabilă – 2060,90 m Lungime totală Șanț beton armat – 65,00 m
Rigolă din pământ	282,70 m stânga	
Rigolă betonata	1792,00 m stânga	
	88,00 m dreapta	
Șanț betonat	2477,00 m stânga	
	4126,00 m dreapta	
Rigolă carosabilă	1409,90 m stânga	
	651,00 m dreapta	
Șant betonat armat	65,00 m stânga	
TOTAL GENERAL	11533,70 m	

Notă: Rigolele betonate, șanțurile betonate, rigolele carosabile, rigolele betonate ranforsate și șanțurile betonate ranforsate vor fi executate conform detaliilor de execuție din profilele transversale tip anexate volumului de piese desenate. Se va asigura racordarea rigolelor la podețele laterale și transversale proiectate.

Pentru descărcarea acestor șanțuri și rigole, s-a proiectat un sistem de podețe casetate, dalate, tubulare și rigole carosabile, astfel:

Nr. crt.	Identificare poziție kilometrică	Lungime	TIP / Diametru	Mentiuți
	1		2	3
1	km. 70+017,93	11,00	Rigolă carosabilă	
2	km. 70+792,17		Podet existent	
3	km. 70+902,53	10,00	Podet tubular Dn1000	Înlocuire podet existent
4	km. 71+030,15		Podet existent	
5	km. 71+149,41	7,50	Podet tubular Dn1000	Înlocuire podet existent
6	km. 71+285,86	7,50	Podet tubular Dn1000	Înlocuire podet existent
7	km. 71+498,07		Podet existent	Camera de cădere nouă cu secțiune interioară 1,50x1,50 m
8	km. 71+619,36		Podet existent	
9	km. 71+861,39	8,50	Podet casetat tip C2	Înlocuire podet existent
10	km. 71+990,72	7,50	Podet tubular Dn1000	Înlocuire podet existent
11	km. 72+147,80	7,50	Podet tubular Dn1000	Înlocuire podet existent
12	km. 72+274,94	7,50	Podet tubular Dn1000	Podet tubular nou
13	km. 72+381,06	8,50	Podet casetat tip C2	Înlocuire podet existent
14	km. 72+501,62	7,50	Podet tubular Dn1000	Podet tubular nou
15	km. 72+670,48		Podet existent	Camera de cădere nouă cu secțiune interioară 1,50x1,50 m, execuție timpan nou
16	km. 72+893,04	7,50	Podet tubular Dn1000	Podet tubular nou
17	km. 73+083,77	7,50	Podet tubular Dn1000	Înlocuire podet existent
18	km. 73+651,62	7,50	Podet tubular Dn1000	Podet tubular nou
19	km. 74+035,64	7,50	Podet tubular Dn1000	Podet tubular nou
20	km. 74+501,64	10,00	Podet tubular Dn1000	Înlocuire podet existent
21	km. 74+880,91	7,50	Podet tubular Dn1000	Înlocuire podet existent
22	km. 75+194,49	10,00	Podet tubular Dn1000	Înlocuire podet existent
23	km. 76+248,04		Podet existent	
24	km. 76+395,95		Podet existent	
25	km. 76+969,00	8,00	Rigolă carosabilă	
26	km. 77+145,19	5,90	Podet dalat, lumina 5,00 m	Înlocuire podet existent
27	km. 77+205,94	7,50	Podet tubular Dn1000	Înlocuire podet existent

28	km. 77+321,20		Podet existent	
29	km. 77+380,72	10,00	Podet tubular Dn1000	Înlocuire podet existent
30	km. 77+658,41		Podet existent	
31	km. 77+746,30		Pod existent	Reparații structură rutieră pe pod
32	km. 77+878,55		Podet existent	
33	km. 77+892,59		Podet existent	

De asemenea, s-au proiectat 2 camere de cădere pentru 2 podețe existente și s-au proiectat reparații la suprastructura podului de la kilometrul km. 77+746,41.

Nr. crt.	Identificare poziție kilometrică	Lungime	TIP / Diametru	Lungime drum	Poziționare	Lățime drum lateral
	1					
1	km. 70+027,64	8.30	Rigolă carosabilă	5,00	Di. stânga	4,00 m + 2 x 0,50 m acostament
2	km. 70+079,52		Rigolă carosabilă	5,00	Di. stânga	3,50 m + 2 x 0,50 m acostament
3	km. 70+209,35	4,00	Rigolă carosabilă	5,00	Di. dreapta	2,00 m + 2 x 0,50 m acostament
4	km. 70+262,56	9,30	Rigolă carosabilă	5,00	Di. stânga	4,00 m + 2 x 0,50 m acostament
5	km. 70+306,88	10,30	Rigolă carosabilă	5,00	Di. dreapta	4,00 m + 2 x 0,50 m acostament
6	km. 70+331,01	7.30	Rigolă carosabilă	5,00	Di. stânga	3,00 m + 2 x 0,50 m acostament
7	km. 70+426,23	13,00	Rigolă carosabilă	5,00	Di. stânga	5,50 m + 2 x 0,50 m acostament
8	km. 70+445,05	13,00	Rigolă carosabilă	5,00	Di. dreapta	4,00 m + 2 x 0,50 m acostament
9	km. 70+610,43			5,00	Di. stânga	4,00 m + 2 x 0,50 m acostament
10	km. 70+736,92			5,00	Di. stânga	4,00 m + 2 x 0,50 m acostament
11	km. 70+738,55			5,00	Di. dreapta	4,00 m + 2 x 0,50 m acostament
12	km. 71+830,52			5,00	Di. dreapta	3,00 m + 2 x 0,50 m acostament
13	km. 72+871,80			5,00	Di. dreapta	5,50 m + 2 x 0,50 m acostament – DJ204L
14	km. 76+215,72	13,60	Rigolă carosabilă	5,00	Di. dreapta	3,00 m + 2 x 0,50 m acostament
15	km. 77+130,76			15,00	Di. stânga	4,00 m + 2 x 0,50 m acostament
16	km. 77+566,89	11,00	Rigolă carosabilă	5,00	Di. dreapta	4,00 m + 2 x 0,50 m acostament
17	km. 77+566,60			5,00	Di. dreapta	4,00 m + 2 x 0,50 m acostament
18	km. 77+699,71			5,00	Di. dreapta	5,50 m + 2 x 0,50 m acostament
19	km. 77+713,00			5,00	Di. dreapta	4,00 m + 2 x 0,50 m acostament
20	km. 77+770,97			5,00	Di. dreapta	4,00 m + 2 x 0,50 m acostament
21	km. 77+895,25			5,00	Di. stânga	5,50 m + 2 x 0,50 m acostament
22	km. 77+967,45		Rigolă carosabilă	5,00	Di. stânga	4,00 m + 2 x 0,50 m acostament
23	km. 78+189,05		Rigolă carosabilă	5,00	Di. stânga	3,00 m + 2 x 0,50 m acostament
Total Lungime Amenajată				120,00 m	Suprafața	507.50 mp

S-a proiectat un număr de 23 drumuri laterale pe o lungime de 5,00 m cu lățimea de 2,00m, 3,00m, 3,50 m, 4,00 m și 5,50 m cu aceeași structură rutieră cu cea a drumului principal.

Consolidare pat drum cu saltele de gabioane

Datorită situației din teren și a recomandărilor din expertiza tehnică și studiul geotehnic, pe tronsoanele : km. 70+823 – km. 70+900 și km. 71+081 – km. 71+149, pentru combaterea tasărilor din aceste zone, a fost necesară proiectarea unei saltele de gabioane pe toată lățimea platformei drumului pentru stabilizarea patului drumului și preluarea tasărilor eventuale care se vor manifesta în urma încărcărilor din trafic.

Pentru protejarea și îndepărtarea efectelor negative ale infiltrațiilor de apă din patul drumului, se va realiza pe partea dreaptă a acestor tronsoane drenuri fund de șanț cu adâncimea minimă față de cota proiectată de 2,00 m.

Saltelele vor fi executate din carcasa de gabion realizate din bare OB37 Ø12 mm, umplute cu bolovani de râu și acoperite cu plase de sârmă zincată cu ochiuri 50x50 mm și grosime sârmă de 2,8mm.

Structura rutieră aplicată pe tronsoanele: km. 70+823 – km. 70+900 , km. 71+081 – km. 71+149:

1. Strat de rulare de tip BA 16 rul. 50/70 – 4 cm;
2. Strat de legătură de tip BAD 22,4 leg. 50/70– 6 cm;
3. Strat de bază din piatră spartă – 25 cm;
4. Strat de fundație/completare din balast – minim 29 cm;
5. Saltea din gabioane – 50 cm;
6. Acostamente din piatră spartă – minim 35 cm;

Tehnologia de execuție a saltelelor din gabioane:

- Se va închide circulația pe partea dreaptă a tronsonului de drum, pe o platformă cu minim 50 cm mai mare decât axa mediană a saltelei de gabioane. Lucrările vor fi semnalizate cu indicatoare temporare tip, conform Ordinului 1112 din 2000 pentru aprobarea Normelor metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului și respectiv SR 1848 – 1 privind “Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 1: Clasificare, simboluri și amplasare”;
- Se va decapa structura rutieră existentă pe tronsonul închis circulației;
- Se vor executa lucrările de săpătură pentru atingerea cotei de fundare a saltelei de gabioane;
- Se va executa structura rutieră proiectată până la nivelul de strat de bază din piatră spartă cu asigurarea axei mediane a saltelei neacoperite;
- Se va deschide circulației sensul de pe partea dreaptă a tronsonului de drum cu restricții de viteză, și se va închide circulației partea stângă a tronsonului de drum;
- Se vor repeta etapele de mai sus și apoi se va executa drenul fund de șanț;
- După finalizarea execuției structurii rutiere la nivelul de piatră spartă, se vor executa straturile asfaltice pe partea stângă, iar după deschiderea sensului stâng la circulația rutieră, se vor remedia eventualele defecte apărute la stratul de bază din piatră spartă și se vor executa straturile asfaltice pe partea dreaptă;
- După finalizarea straturilor asfaltice se vor executa elementele de captare și de dirijare a apelor meteorice.

Lucrări de siguranța circulației

Din cauza amplasamentului și geometriei traseului proiectat este necesară amplasarea a 1361,00 m de parapet de siguranță tip H3(W5). Datorită limitelor de proprietate, și conform „Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor” aprobate conform Ordin nr. 1296 din 30.08.2017, conform Anexa 1, Capitolul 4 – Clasele tehnice IV și V, punctul 4.1. – Drumuri naționale secundare, drumuri județene, drumuri comunale cu 2 benzi de circulație, Notă – „**la drumurile județene și comunale se admite ca parapetele să fie amplasate și în cadrul lățimii acostamentelor**”, parapetele de siguranță vor fi montate în cadrul lățimii acostamentelor tronsonului de drum proiectat.

Se va monta un parapet deformabil tip H3 între pozițiile kilometrice:

- Km. 70+747 – km. 70+784 pe partea dreaptă;
- Km. 70+838 – km. 70+909 pe partea dreaptă;
- Km. 70+987 – km. 71+302 pe partea dreaptă;

- Km. 71+492 – km. 71+507 pe partea dreaptă;
- Km. 71+627 – km. 71+777 pe partea dreaptă;
- Km. 71+841 – km. 71+985 pe partea dreaptă;
- Km. 72+039 – km. 72+101 pe partea dreaptă;
- Km. 72+137 – km. 72+380 pe partea dreaptă;
- Km. 72+780 – km. 72+820 pe partea dreaptă;
- Km. 72+901 – km. 72+931 pe partea dreaptă;
- Km. 73+151 – km. 73+191 pe partea stângă;
- Km. 74+932 – km. 74+978 pe partea stângă;
- Km. 75+163 – km. 75+285 pe partea stângă;
- Km. 75+312 – km. 75+358 pe partea dreaptă;

Plan de semnalizare rutieră permanentă

a) Siguranța circulației

Proiectarea sistemului de semnalizare și marcaj va fi efectuat atât pentru traseul drumului, cât și pentru căile de comunicații rutiere cu care acesta se intersectează. Se vor respecta prevederile SR 1848-7.

O proiectare atentă a sistemului de semnalizare și marcaje concură la sporirea siguranței circulației pe drumul analizat, cât și pe drumurile laterale cu care se intersectează, ducând în final la sporirea fluenței traficului, având în vedere faptul că traficul va crește simțitor după realizarea acestei investiții. O avertizare și o informare corectă, vizibilă, sporește confortul conducătorului auto, duce la reducerea stresului acestuia, eliminându-se confuziile și a manevrelor periculoase, în final a accidentelor și blocajelor.

b) Semnalizare orizontală

O componentă principală a sistemului de orientare și dirijare a traficului auto o constituie marcajele realizate pe suprafața părții carosabile și pe alte elemente situate în apropierea acestuia (borduri, parapeti).

Marcajele longitudinale cuprind liniile de direcție și marcaj lateral, liniile de racordare. Cu acest marcaj se va realiza separarea sensurilor de circulație, delimitarea benzilor de circulație și a părții carosabile. Marcajele transversale se vor utiliza pentru a marca locurile de oprire, pentru avertizare privind reducerea vitezei la apropierea de zonele cu potențial pericol.

Conform SR 1848-7 - *Semnalizare rutieră, Marcaje rutiere*, au fost propuse următoarele marcaje rutiere:

- Marcaj longitudinal linie continuă tip E;
- Marcaj longitudinal linie discontinuă tip B;
- Marcaj longitudinal linie discontinuă tip I.

c) Semnalizare verticală

Sistemul de semnalizare pe verticală va avea o concordanță cu sistemul de marcarea orizontală, pentru a nu crea confuzii și interpretări greșite, pentru a fi citit cu ușurință atât pe timp de zi cât și pe timp de noapte.

Realizarea unei semnalizări verticale eficiente va cuprinde indicatoare de avertizare, de obligativitate și indicatoare de informare și orientare.

Se vor proiecta lucrări de marcarea pentru avertizare privind delimitarea spațiilor interzise, pentru interzicerea staționării. Astfel, se vor amplasa următoarele tipuri de indicatoare, conform **SR 1848-1** și amplasate conform planșelor Plan de situație – DJ220, parte componentă din Piesele desenate ale documentației:

- la intersecția drumului județean DJ220 cu drumul județean DJ203H, km. 77+675 și km. 78+500, se va amplasa indicator „**DRUM CU PRIORITY**” – fig. B3 cu indicator adițional “**DIRECȚIA DRUMULUI CU PRIORITY**” – fig. P21, care vor avea caracteristici conform SR 1848-2:2011: “*Semnalizare rutieră, Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră, Prescripții tehnice*”;
- la intersecția drumului județean DJ220 cu drumul județean DJ203H, km. 70+760, km. 70+936, km. 74+760, km. 75+955, km. 77+090, km. 77+205, km. 77+675, km. 77+934, se va amplasa indicator „**LIMITARE DE**

VITEZĂ” – fig. C29, , care va avea caracteristici conform SR 1848-2:2011: “*Semnalizare rutieră, Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră, Prescripții tehnice*”:

- la intersecția drumului județean DJ220 cu drumul județean DJ203H, se va amplasa indicatoare „**CEDEAZĂ TRECEREA**” – fig. B1 cu indicator adițional “**DIRECȚIA DRUMULUI CU PRIORITYATE**” – fig. P20, , care va avea caracteristici conform SR 1848-2:2011: “*Semnalizare rutieră, Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră, Prescripții tehnice*”:

- La intersecțiile cu drumurile laterale, se vor amplasa indicatoare „**OPRIRE**” – fig. B2, care vor avea caracteristici conform SR 1848-2:2011: “*Semnalizare rutieră, Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră, Prescripții tehnice*”.

- La intrările în curbele specificate în SR 1848-1:2011, se vor monta indicatoare “**CURBĂ LA STÂNGA/DREAPTA**” – fig. A1/A2, care vor avea caracteristici conform SR 1848-2:2011: “*Semnalizare rutieră, Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră, Prescripții tehnice*”.

- La pozițiile km. 70+760, km. 70+936, km. 71+105, km. 71+305, km. 74+760, km. 75+955, km. 77+090, km. 77+205, se vor monta indicatoare “**CURBĂ DUBLĂ SAU O SUCCESIUNE DE MAI MULT DE DOUĂ CURBE, PRIMA LA DREAPTA/STÂNGA**” – fig. A3/A4, care vor avea caracteristici conform SR 1848-2:2011: “*Semnalizare rutieră, Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră, Prescripții tehnice*”.

- La pozițiile km. 71+070, km. 76+232, km. 77+860, se vor monta indicatoare “**URCARE CU ÎNCLINARE MARE**” – fig. A8, care vor avea caracteristici conform SR 1848-2:2011: “*Semnalizare rutieră, Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră, Prescripții tehnice*”.

- La pozițiile km. 75+520, km. 75+590, km. 78+490, se vor monta indicatoare “**COBORÂRE PERICULOASĂ**” – fig. A7, care vor avea caracteristici conform SR 1848-2:2011: “*Semnalizare rutieră, Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră, Prescripții tehnice*”.

- La pozițiile km. 74+834, km. 74+909, km. 75+000, km. 75+083, km. 75+297, km. 75+375, km. 75+551, km. 75+625, km. 75+714, km. 75+806, km. 75+860, km. 76+984, km. 77+708, km. 77+900, se vor monta indicatoare “**CURBĂ DEOSEBIT DE PERICULOASĂ**” – fig. A5, care vor avea caracteristici conform SR 1848-2:2011: “*Semnalizare rutieră, Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră, Prescripții tehnice*”.

Montarea acestor indicatoare se va executa conform planșelor – Plan de situație, anexate proiectului tehnic.

Plan de semnalizare rutieră temporară

Semnalizarea rutieră temporară propusă pentru drumul analizat ține cont de graficul de realizare al lucrărilor.

Obiectivul va fi executat pe o perioadă de 12 luni.

Lucrările se vor face în serie cu utilajele și echipele de lucru, conform ofertei făcute de executant.

Pentru lucrările pregătitoare de terasamente va fi nevoie de închiderea pe o perioadă determinată de timp pe tronsoane a unei benzi de circulație, până se va realiza straturile de îmbrăcăminte asfaltică.

Lucrările de drum vor fi semnalizate cu indicatoare temporare tip, conform Ordinului 1112 din 2000 pentru aprobarea Normelor metodologice privind condițiile de închidere a circulației și de instituire a restricțiilor de circulație în vederea executării de lucrări în zona drumului public și/sau pentru protejarea drumului fig. B.1., fig. B.6. și B.3. și respectiv SR 1848 – 1 privind “Semnalizare rutieră. Indicatoare și mijloace de semnalizare rutieră. Partea 1: Clasificare, simboluri și amplasare”.

Astfel, se vor amplasa următoarele tipuri de indicatoare rutiere temporare:

- Indicator “Prioritate față de circulația din sens invers” – fig. B6;
- Indicator “Prioritate pentru circulația din sens invers” – fig. U12;
- Indicator “Drum îngustat pe partea dreaptă” – fig. U2;
- Indicator “Drum îngustat pe partea stângă” – fig. U3;
- Indicator “Depășirea autovehiculelor cu excepția motocicletelor fără ataș, interzisă” – fig. U15;
- Indicator “Lucrări” – fig. A27;

- Indicator tip V10;
- Indicator tip V8a, V8b;
- Indicator "Presemnalizarea unui sector cu circulație alternantă" – fig. U43;
- Indicator "Presemnalizare lucrări pe străzi" – fig. U46.
- Indicator "Accesul interzis" pentru drumurile cu o singură bandă de circulație unde se oprește traficul pe ambele sensuri de circulație – fig. U14

Semnalizarea rutieră temporară se va face pentru fiecare drum lateral care intersectează drumul în lucru, conform Ordinului 1112 din 2000, SR 1848-1.

Lucrările de amenajare a rigolelor carosabile și a podețelor tubulare transversale, cât și a rigolelor carosabile aflate pe drumurile laterale, vor fi semnalizate cu indicatoare conform Ordinului 1112 din 2000, pe tronsoane limitate. Rigolele carosabile se vor executa în perioade de timp diferite. Rigolele carosabile amenajate pentru scurgerea apelor pluviale se vor executa conform STAS 10796.

Lucrările efectuate pentru execuția rigolelor betonate și a șanțurilor betonate nu necesită semnalizare, ele executându-se pe partea laterală a părții carosabile a drumului analizat.

Pe timpul nopții, indiferent dacă se execută sau nu lucrări, zona de drum afectată de acestea, trebuie să rămână semnalizată cu indicatoare reflectorizante.

4.2. Avize și acorduri

Conform Certificatului de Urbanism nr. 237 din 06.10.2017, pentru autorizarea investiției sunt necesare următoarele acorduri și avize:

- Aviz A.N. „Ape Române” – Administrația Bazinală de Apă Buzău – Ialomița;
- Aviz Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară (OCPI) Buzău;
- Aviz Inspectoratul Județean în Construcții;
- Aviz Inspectoratul Județean de Poliție – Serviciul Poliție Rutieră;
- Aviz Direcția pentru Sănătate Publică.

5. Surse de finanțare

- Valoarea totală a investiției - **14.180.299,60 Ron inclusiv TVA** / din care **14.180.299,60 Ron inclusiv TVA** din buget UAT Consiliul Județean Buzău.

6. Alte informații necesare susținerii lucrării

În etapa de elaborare a documentației tehnice de execuție, s-a analizat traseul cu acuratețe și s-au propus lucrări în funcție de starea actuală a amplasamentului, dar și având în vedere creșterea de trafic ce o implică starea corespunzătoare a drumului.

Considerăm că această investiție este importantă pentru administratorul rețelei de drumuri județene, iar prin implicarea tuturor factorilor determinanți pentru realizarea acesteia se poate completa, la categoria drumurilor cu stare de viabilitate corespunzătoare, acest sector de drum județean.

Întocmit,
Ing. Vlad Adrian Amarie
S.C. NOMCRIS CONSTRUCT S.R.L.



CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU
PREȘEDINTE
Nr. 10448/22.07.2019

REFERAT

la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice - faza Proiect Tehnic - și a indicatorilor tehnico-economici pentru obiectivul de investiții „Modernizare DJ 220, km 70+000-78+500, Buda-Valea Salciei, județul Buzău”

Consiliul Județean Buzău implementează proiectul „Modernizare DJ 220, km 70+000-78+500, Buda-Valea Salciei, județul Buzău”, având ca scop realizarea lucrărilor de reabilitare a unui sector de drum care este parte componentă a drumului județean DJ 220. Proiectul are în vedere modernizarea drumului prin prevederea unei îmbrăcăminți rutiere moderne și a unui sistem de colectare și evacuare a apelor din zona drumului, astfel încât să se obțină îmbunătățirea circulației rutiere din punct de vedere al confortului utilizatorului și siguranța circulației rutiere și pietonale.

Documentația tehnico-economică -faza Proiect Tehnic - a primit avizul nr. 153/19.07.2019 al Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău

Ca urmare, s-a inițiat proiectul de hotărâre prin care, în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 907/2016, privind etapele de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, urmează să fie supuse aprobării documentația tehnico-economică – faza Proiect Tehnic - și indicatorii tehnico- economici.

În acest sens, propun spre adoptare proiectul de hotărâre în forma prezentată.

PREȘEDINTE,

PETRE – EMANOIL NEAGU



**CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU
DIRECȚIA PENTRU ADMINISTRAREA
PATRIMONIULUI ȘI INVESTIȚII
Nr. 10449/22.07.2019**

RAPORT

**la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației
tehnic-economice- faza Proiect tehnic - și a indicatorilor
tehnic-economici pentru obiectivul de investiții „Modernizare
DJ 220, km 70+000-78+500, Buda-Valea Salciei,
județul Buzău”**

Consiliul Județean Buzău implementează proiectul „Modernizare DJ 220, km. 70+000-78+500, Buda-Valea Salciei, județul Buzău”, având ca scop realizarea lucrărilor de reabilitare a unui sector de drum care este parte componentă a drumului județean DJ 220. Proiectul are în vedere modernizarea drumului prin prevederea unei îmbrăcăminți rutiere moderne și a unui sistem de colectare și evacuare a apelor din zona drumului, astfel încât să se obțină îmbunătățirea circulației rutiere din punct de vedere al confortului utilizatorului și siguranța circulației rutiere și pietonale.

Documentația tehnico-economică -faza Proiect Tehnic - a fost întocmită în conformitate cu prevederile Hotărârii Guvernului nr. 907/2016, privind etapele de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor tehnico- economice aferente obiectivelor/ proiectelor de investiții finanțate din fondurile publice și a primit avizul nr. 153/19.07.2019 al Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău .

Ca urmare, este necesară inițierea prezentului proiect de hotărâre pe care îl susținem în forma prezentată de inițiator.

DIRECTOR EXECUTIV,

IULIAN PETRE

