

ROMÂNIA
CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU

HOTĂRÂRE

**privind aprobarea documentației tehnico-economice - faza
Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenții- 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:

- expunerea de motive a Președintelui Consiliului Județean Buzău, înregistrată sub nr. 10202/12.07.2018;
- raportul Direcției pentru Administrarea Patrimoniului și Investiții, înregistrat sub nr.10203/12.07.2018;
- avizul de legalitate al Secretarului Județului Buzău dat pe proiectul de hotărâre;
- rapoartele comisiilor de specialitate ale Consiliului Județean Buzău anexate la hotărâre;
- avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău nr. 145/6.07.2018;
- 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. 91 alin.(1) lit. „b”, alin.(3) lit. „f” și art. 97 din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE :

Art. 1. Se aprobă documentația tehnico-economică - faza Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenții-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, 70+000-78+500, Buda-Valea Salciei, județul Buzău”, după cum urmează:

- a) Valoarea totală inclusiv TVA - 14.202.877,00 lei
din care:
- C+M: 13.377.287,00 lei;
Durata de execuție a lucrărilor: 12 luni;

b) Date tehnice ale investiției:

Caracteristici tehnice si parametri specifici obiectivului de investitii – DJ 220	
Clasa tehnica	V
Lungime drum	8.500 m (inclusiv lungimea podurilor si a rampelor de racordare cu terasamentele)
Latime platformă drum	8.00 m
Latime parte carosabila	2 x3.00 m

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 aducerea la cunoștința publică a prevederilor prezentei hotărâri, prin publicarea acesteia pe site-ul Consiliului Județean Buzău și în Monitorul Oficial al județului, precum și comunicarea hotărârii autorităților, instituțiilor și persoanelor interesate.



PREȘEDINTE,

PETRE-EMANOIL NEAGU

**CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETARUL JUDEȚULUI BUZĂU**

MIHAI-LAURENȚIU GAVRILĂ

**Nr. 174
BUZĂU, 19 IULIE 2018**

Hotărârea a fost adoptată cu 32 voturi „pentru”, - voturi „împotrivă”, - abțineri de cei 32 consilieri județeni prezenți.

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: *Unitatea Administrativ Teritorială - Consiliul Județean Buzău*

Beneficiar: *Unitatea Administrativ Teritorială - Consiliul Județean Buzău*

Proiectant: *RIA DESIGN CONSULTING SRL,
Voluntari, str. Ion Creangă (fostă David Constantin), nr. 33, jud. Ilfov
J23/3064/2008, RO24541003*

Faza de proiectare: DALI

Amplasamentul obiectivului: Traseul drumului din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes județean și face parte din rețeaua de drumuri județene din Buzău cu o lungime de 7,500m, sectorul de la km 70+000 (intersecția cu DJ203H la Buda) până la la km 78+500 (în localitatea Valea Salciei unde începe un sector al aceluiași drum deja modernizat), cu recomandarea realizării unor structuri rutiere adecvate, în funcție de trafic și realizarea unor lățimi a platformei conform cu standardele și normele tehnice în vigoare, asigurarea scurgerii apelor și prevederea unor lucrări de semnalizare rutieră corespunzătoare.

Traseul drumului din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes județean și face parte din rețeaua de drumuri județene din Buzău.

Tronsonul din drumul județean DJ220, cuprins între km 70+000-78+500, este un drum cu fundație din balast și piatră spartă care alternează cu zone cu îmbracaminte asfaltică, ce a fost afectat de fenomenele hidrometeorologice din vara și toamna anului 2016. A fost afectată îmbracămintea prin spălarea materialului pietros de pe platforma drumului și unele zone cu burdușiri și tasări. Totodata au fost colmatate și degradate podețele tubulare, șanțurile și rigolele.

Drumul județean 220, are o lungime totală de 97 km și face parte din rețeaua publică de drumuri a județului Buzău. În prezent este clasificat ca un drum de clasa tehnică V.

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.



Proiectul prevede modernizarea drumului prin prevederea unei îmbrăcămînți rutiere moderne și a unui sistem de colectare și evacuare a apelor din zona drumului, precum și îmbunătățirea elementelor geometrice în plan și profil longitudinal existente, astfel încât să se obțină îmbunătățirea circulației rutiere din punct de vedere al confortului utilizatorului și siguranța circulației rutiere și pietonale.

Prezentul proiect este relevant pentru îmbunătățirea infrastructurii de transport regionale și locale, al cărui obiectiv îl reprezintă îmbunătățirea accesibilității regiunii și mobilității populației, bunurilor și serviciilor în vederea stimulării dezvoltării economice durabile.

Realizarea obiectivului se va concretiza într-o serie de avantaje social - economice, precum:

- îmbunătățirea substanțială a nivelului de servicii către populație;
- îmbunătățirea semnificativă a standardelor de mediu;
- dezvoltarea economică și socială durabilă.

Totodată prin implementarea proiectului se estimează:

- dezvoltarea economică a zonei, creșterea pieței agricole și a investițiilor locale prin îmbunătățirea condițiilor de funcționare a agenților economici existenți și apariția de agenți economici noi care să contribuie la creșterea pieței agricole;
- creșterea numărului de locuri de muncă rezultat al dezvoltării economice a zonei;
- îmbunătățirea stării de sănătate a locuitorilor comunei prin accesul la mijloacele de intervenție în caz de urgență, ca urmare a faptului că drumurile devin practicabile în orice condiții meteorologice;
- creșterea frecvenței școlare și scăderea abandonului școlar prin posibilitatea utilizării drumurilor locale și pe timp ploios, drumurile devenind practicabile indiferent de condițiile meteorologice;
- dezvoltarea turismului rural prin accesul facil la obiectivele din zonă, către obiectivele montane.

2.Indicatorii tehnico-economici:

2.1. Valoarea totală a investiției - Costul total al investiției conform Devizului general este: 14,202.877 mii lei cu TVA, respectiv 3,051,364 euro cu TVA, din care valoarea lucrărilor de C+M este de 13,377.287 mii lei cu TVA, echivalentul a 2,873,993 euro cu TVA. Cursul euro al BNR la care s-au determinat valorile din devizul general este 4.6546 din data de 23.11.2017.

2.2 Principalele caracteristici tehnice ale investiției

Pe traseul drumului sunt întâlnite îmbracaminti asfaltice prezentând degradări specifice.

Tronsoanele cu îmbracaminte din mixtura asfaltică, de tipul îmbracamintilor asfaltice usoare, au în general fundație de balast peste care s-a executat un strat din mixturi asfaltice de 5-10cm.

Pe tronsoanele de drum pietruit, partea carosabilă prezintă fagase și gropi formate de numeroase scurgeri de apă

Pe zonele unde structura rutieră este realizată din straturi graunulare are grosimi medii de 20-30cm. Suprafața de rulare pe zonele studiate prezintă unele degradări specifice, circulația desfășurându-se în condiții specifice unui sector de deal. Sectorul de drum este caracterizat prin curbe în plan orizontal cu raze relativ mici și declivități în profil longitudinal de aproximativ 0.2-10%, ajungând în mod excepțional și la 14%.

Schimbările de pantă nu sunt racordate conform reglementărilor în vigoare, elementele geometrice în profil longitudinal fiind caracteristice unui drum cu o viteză de proiectare de 30km/h. La elaborarea proiectului, în funcție de grosimile straturilor rutiere rezultate se va urmări corectarea liniei roții unde este posibil.

În secțiune transversală drumul are în mare parte platforma marginită de vegetație sau în zone construite, cu lățimea cuprinsă între 7.00-8.00 m. Partea carosabilă are o lățime între 5.00-6.00m, existând lățimi variabile, în general în rambleu și pe zone scurte în profil mixt, elementele geometrice în profil transversal nefiind în totalitate corect definite. Având în vedere că drumul prezintă o structură rutieră neomogenă, partea carosabilă nu are o lățime definită clară, standardizată.

Pentru proiectarea lucrărilor de modernizare a drumurilor a fost realizat un Studiu geotehnic .

Pentru identificarea litologiei terenului pe traseul drumului județean 220 și determinarea caracteristicilor fizice și mecanice ale rocilor s-au efectuat 8 sondaje geotehnice la adâncimea de 2.00 m și 2 foraje geotehnice în zonele cu potențial de cedare sau alunecare.

Suprafața de rulare pe sectoarele studiate prezintă unele degradări, motiv pentru care pe timp nefavorabil circulația se desfasoară anevoios, apele stagnând pe partea carosabilă în lipsa unor pante adecvate de curgere către santurile de colectare și evacuare a apelor. Degradările vor necesita reparații în conformitate cu soluțiile de mai jos.

Având în vedere că sectoarele analizate au o îmbrăcămintă din asfalt aflat în stare mediocră sau din împietruire, impracticabilă în condiții normale, asfaltarea acestora este imperios necesară.

În urma investigațiilor în teren pentru drumurile studiate capacitatea portantă este MEDIOCRĂ. Datorită defectărilor identificate (gropi, tasări etc), se poate însă estima faptul că datorită stratificației existente pierderea capacității portante se va face destul de rapid dacă traficul va crește, astfel încât capacitatea portantă actuală nu este relevantă.

În cazul drumurilor investigate s-au făcut măsurători cu dreptarul de 3m și numărul punctelor în care s-au măsurat valori ale planeității mai mari de 5mm a depășit procentul de 10% din totalul punctelor investigate, fapt pentru care calificativul planeității pentru drumurile studiate este planeitate REA.

În cazul drumurilor studiate capacitatea portantă este preponderent REA, astfel datorită defecțiunilor identificate, starea de degradare este REA.

Conform CD155, indicele de planeitate IRI are o valoare mai mare de 7.5 ceea ce indică o stare REA. Indicele de degradare ID indică de o valoare mai mare de 13 ceea ce indică o stare existentă REA.

2.3. Durata de realizare a investiției: 12 luni

2.4. Justificarea (solicitată de la proiectant) a prețurilor unitare utilizate la întocmirea devizului general/ pe obiect

Comparativ cu standardul de cost avem următoarele valori (valori fără TVA):

Lucrări de drumuri	Standard cost (preț/km lei)	Valoare rezultată din proiect (preț/km lei)
Sistem rutier	1,175,634	841,488
Lucrări de scurgere a apelor	222,260	111,221

standard cost indicativ SCOST-07/MDRT

- Program de devize devize WinDocDeviz, creat de Softmagazin
- Prețurile pe lucrări similare din Buzau

3. Necesitatea și oportunitatea investiției

Realizarea obiectivului se va concretiza într-o serie de avantaje social - economice, precum:

- îmbunătățirea substanțială a nivelului de servicii către populație;
- îmbunătățirea stării de sănătate a populației și creșterea gradului de confort;
- îmbunătățirea semnificativă a standardelor de mediu;
- dezvoltarea economică și socială durabilă.

Prin proiect se va avea în vedere alegerea soluțiilor optime din punct de vedere tehnic și economic prin realizarea unui sistem rutier care să asigure o capacitate portantă corespunzătoare.

În cadrul proiectului se va avea în vedere pe lângă reabilitarea platformei drumului și lucrări de scurgere a apelor, racordarea drumurilor laterale și dispunerea de elemente de siguranță rutieră.

Prezentul proiect mai are în vedere amenajarea acceselor la proprietăți, acestea trebuind a fi realizate prin decizia beneficiarului.

Toate demersurile au ca scop:

- crearea condițiilor pentru creșterea investițiilor;
- promovarea transportului viabil;
- scăderea poluării aerului (considerat pozitiv din punct de vedere al afectării mediului);
- facilitarea schimbării modului și condițiilor de transport către unul mai puțin poluant, cu un impact pozitiv asupra mediului și al sănătății populației.

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

4.1. Descrierea investiției:

— prezentarea investiției

Traseul drumului din punct de vedere juridic reprezintă domeniul public de interes județean și face parte din rețeaua de drumuri a județului Buzău.

Traseul proiectat are o lungime totală de 8,500 m și se suprapune în totalitate pe traseul drumului existent. Axa în plan este caracterizată aliniamente racordate cu arc de cerc, având raza minimă de 30m. Viteza de proiectare este de 40 Km/h.

Lucrarile proiectate se încadrează pe traseul existent al drumului.

— caracteristicile tehnice

Lungime drum reabilitat: 8,500 m.

Platformă reabilitată = 8.00m pe 8,500m

Parte carosabilă reabilitată = 2x3.00m

Ax în plan

Traseul proiectat are o lungime totală de 8,500 m și se suprapune în totalitate pe traseul drumului existent. Axa în plan este caracterizată aliniamente racordate cu arc de cerc, având raza minimă de 30m. Viteza de proiectare este de 40 Km/h.

Lucrarile proiectate se încadrează pe traseul existent al drumului.

Profilul longitudinal

Profilul longitudinal a fost proiectat urmărind linia roșie existentă. Declivitatea minimă este de 0.2% iar declivitatea maximă de 14% (excepțional). S-au avut în vedere următoarele, trebuind menționate prevederile din ord. MT nr. 1296, capitolul 5, "Dispoziții finale", punctul 5.2: "În cazul modernizării, consolidării sau reabilitării unor sectoare de drumuri existente, care au un sistem rutier definitiv fără defecte majore structurale: sunt în ramblee înalte sau deblee adânci, au lucrări grele de sprijinire și consolidare, sunt în traversarea localităților cu numeroase accese și prezintă elemente geometrice care nu se încadrează în cele prevăzute de norme, iar amenajarea în condițiile normelor ar necesita lucrări de volume mari și costisitoare, exproprieri și/sau demolări sau ar elimina posibilitățile de acces la riverani, cu acordul administratorului drumurilor, acestea se pot corela cu viteza de proiectare în cadrul unui proces de proiectare excepțională, prin adoptarea unor elemente la limita celor rezultate din calcule, fără însă a afecta siguranța circulației, prevăzându-se măsuri corespunzătoare."

Aceste precizări sunt necesare în special la asigurarea elementelor geometrice prevăzute în STAS 863/85 (în plan, profil longitudinal, viteze de proiectare, latimi ale platformei și părți carosabile etc).

Razele racordărilor verticale sunt după cum urmează:

- Raza minimă 300 m
- Raza maximă 5000 m

Viteza de proiectare pentru profilul longitudinal, având în vedere razele minime de racordare este de 40 Km/h.

Axa în plan și profilul longitudinal respecta prevederile STAT 863 – 85 privind "Elementele geometrice ale traseelor" și a ordinului 1296/2017 al Ministerului Transporturilor privind "Proiectarea, Construcția și Modernizarea Drumurilor".

Profil transversal

Partea carosabilă proiectată are o lățime de 6.00 m încadrată cu acostamente de 0.75 m pe fiecare parte, asigurându-se o platformă de 8.00m, cu pantă în acoperiș, astfel:

- Drum de clasă tehnică V:
- Platforma: 8.00m
- Parte carosabilă: 2x3.00m
- Acostamente: 2x0.75m
- Panta transversală pe partea carosabilă: 2,5% (pantă în acoperiș)

Sistemul rutier

Având în vedere lucrările care se vor executa, soluția sistemului rutier este prezentat în tabelul de mai jos:

Pentru partea carosabilă din împietruire	Pentru acostament cu lățimea de 1.50 m
• 4 cm BA16/BAR16 (BA16rul) • 6 cm BAD20 (BAD20leg) • 25 cm piatră spartă • 20 cm completare și reprofilare cu balast • 10-20 cm scarificare sau sapatura	• 40 cm piatră spartă
Pentru partea carosabilă din asfalt existent	Pentru acostament cu lățimea de 1.50 m
• 4 cm BA16/BAR16 (BA16rul) • 6 cm BAD20 (BAD20leg) • frezare	• 10 cm piatră spartă

Pe sectoarele asfaltate cu defecte majore aceasta sa ve decapa. Suprafața rezultată, atât după frezare, cât și suprafețele existente împietruite se vor scarifica după care se va realiza sistemul rutier de mai sus. Pe zonele cu burdușiri și tasări, sub stratul inferior de fundație se va aplica o geogrilă triaxială.

Zonele cu tasări vor fi înlocuite prin săparea zonei afectate și dispunerea în corpul drumului a unei saltele de gabioane. Peste salteaua de gabioane se va construi sistemul rutier al drumului.

Lucrări de scurgere a apelor

Având în vedere specificul zonei, se propun mai multe tipuri de sisteme de scurgere a apelor după cum urmează:

- șanțuri pereate cu lățime de 1.50m și adâncime de 0.50m pe toate zonele de debleu;
- Rigole triunghiulare care se vor aplica pe zona de traversare localități unde spațiile sunt limitate.
- Pe zonele cu taluze de debleu unde se constată prezența apei subterane, au fost prevăzute drenuri fund de șanț cu adâncimi medii de 2.00m.
- șanțuri de pământ în zone cu înălțimi mici ale rambleului.

Dispunerea elementelor de mai sus și distanțele de aplicabilitate se regăsesc în profilele transversale tip, parte componentă a prezentului proiect.

Au fost identificate 12 podețe existente (plus alte locații unde au existat podețe distruse în totalitate). Dintre acestea se propune înlocuirea a 3 podețe existente.

Se propune un număr de 7 podețe noi.

Restul podețelor se vor decolmata și curăța.

Se propun 7 podețe noi și înlocuirea 3 podețe existente. Restul podețelor vor fi curățate și decolmate.

Podețele noi (inclusiv înlocuri) vor fi la km:

- 70+159 – podeț nou tubular DIA 1000mm;
- 71+875 – podeț nou înlocuire casetat C2 L=2.00m;
- 72+400 – podeț nou înlocuire casetat C2 L=2.00m;
- 73+087 – podeț nou tubular DIA 1000mm;
- 74+034 – podeț nou tubular DIA 1000mm;
- 72+400 – podeț nou înlocuire casetat C2 L=2.00m;
- 74+750 – podeț nou tubular DIA 1000mm;
- 76+247 – podeț nou tubular DIA 1000mm;
- 77+151 – podeț nou dalat L=5.00m;
- 77+200 – podeț nou casetat C2 L=2.00m;

Lucrări de artă

A fost identificat un pod la km 77+750. Pentru acesta sunt necesare lucrări la suprastructură, respectiv frezarea căii, refacerea betonului de pantă, a hidroizolației și a straturilor asfaltice, precum și refacerea trotuarelor. Se va reface și parapetul pietonal.

Lucrări de consolidare

Între km 70+850-70+925 în corpul drumului se va instala o saltea de gabioane peste care se va reconstrui sistemul rutier. Aceeași soluție se aplică între km 71+125-71+175, precum și la km 71+260 pe o lungime de 10 m.

Pe toate aceste zone se dispune un dren fund de șanț pe partea cu debleu. La km 71+260 se dispune pe partea stângă o rigolă ranforsată pentru protecția taluzului de debleu.

Elemente de siguranță rutieră

Se propune completare zonele cu parapeti lipsă în special în zonele de rambleu înalt.

Se vor dispune parapeti noi cu grad de protecție H3, pe o lungime de 500m. Deformabilitatea acestora va fi maxim W5.

Se va reface semnalizarea rutieră orizontală și verticală pe toată lungimea drumului.

Trotuare și parcuri

Nu există trotuare și nu sunt propuse trotuare noi.

Parcurile adiacente drumului în localitate se vor asfalta pe toată lățimea cu același sistem rutier ca și în cale curentă.

Având în vedere cerințele ordinului MT 1298/2017 prin care se precizează că distanța recomandată între două locuri de parcare, oprire și staționare succesive pentru drumurile județene și comunale, se stabilesc de către administratorii drumurilor respective și cerințelor din tema de proiectare, nu au fost dispuse parcuri de lungă durată.

4.2. Avize și acorduri:

— prezentarea tuturor avizelor și acordurilor în copii lizibile, inclusiv copii după cererile făcute pentru obținerea acestora.

5. Surse de finanțare:

Valoarea totală a investiției este:

	Valoare (fără TVA)	TVA 19%	Valoare (inclusiv TVA)
	Mii lei	Mii lei	Mii lei
TOTAL	11,955.392	2,247.485	14,202.877
din care: C + M	11,241.418	2,135.869	13,377.287

6. Alte informații necesare susținerii lucrării.

Având în vedere faptul că proiectul propus se încadrează în categoria "lucrarilor de drumuri", implementarea acestuia nu presupune racordarea la utilități – alimentare cu apă, canalizare, electricitate, gaz.

Prin implementarea proiectului se va facilita accesul în siguranță în comunele traversate, se va stimula mobilitatea locuitorilor și va fi asigurată legătura intrajudețeană cu județul Prahova.

Execuția lucrărilor se va realiza de către o Antrepriză de Construcții, specializată în lucrări de drumuri.

Se apreciază că forța de muncă angajată în zona pe timpul execuției va fi structurată astfel:

- 1 Ing. responsabil calitate
- 1 Ing. responsabil cu siguranța circulației
- 1 șef de șantier (drum)
- 10 maeștri
- 35 muncitori

În plus în perioada realizării lucrărilor beneficiarul va angaja o firmă de consultanță pentru supravegherea lucrărilor (diriginte de șantier), care va funcționa în zona pe toată perioada cu inspectori de șantier.

Analiza financiară a condus la obținerea următorilor indicatori globali de evaluare a profitabilității financiare a investiției:

Principalele rezultate ale analizei financiare

		Fără contribuție comunitară (RRF/C) A		Cu contribuție comunitară (RRF/K) B	
Rată de rentabilitate financiară	(%)	-1.44%	RRF/C	N/A	RRF/K
Valoare actuală netă	(Lei)	-6,174,894.37		N/A	VAN/K

Pentru ca un proiect să necesite intervenție financiară din partea fondurilor publice, VANF a investiției trebuie să fie negativă, iar RIRF a investiției mai mică decât rata de actualizare (4%). Valorile calculate pentru indicatorii financiari ai acestei investiții se conformează acestor reguli, ceea ce înseamnă că proiectul are nevoie de finanțare publică pentru a putea fi implementat.

Evoluția mai puțin favorabilă din punct de vedere financiar este compensată de o evoluție favorabilă din punct de vedere socio-economic, impactul socio-economic fiind cel urmărit în special pentru astfel de proiecte ce au ca utilizator final publicul larg.

De altfel și obținerea unor indicatori ai performanței economice buni ($VANE > 0$; $RIRE > 5\%$) reprezintă o condiție obligatorie pentru ca proiectul să primească finanțare.

Proiectant: RIA DESIGN CONSULTING SRL

CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU
PREȘEDINTE
Nr. 10202/12.07.2018

EXPUNERE DE MOTIVE

la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice- faza Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenții - 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 15+000-22+000, Batogu-Murgești-Livada, județul Buzău”, având ca scop realizarea lucrărilor de modernizare a unui sector de drum care este parte componentă a drumului județean DJ 220. Proiectul are în vedere modernizarea drumului prin prevederea unei îmbrăcămînți 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 Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenții - a primit avizul nr. 145/6.07.2018 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 Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenții - 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.10203/12.07.2018

RAPORT

la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice- faza Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenții - 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 modernizare a unui sector de drum care este parte componentă a drumului județean DJ 220. Proiectul are în vedere modernizarea drumului prin prevederea unei îmbrăcămînți 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 Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenții- a fost întocmită în conformitate cu prevederile HG. 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. 145/6.07.2018 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

