

**ROMÂNIA**  
**JUDEȚUL BUZĂU**  
**CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU**

**HOTĂRÂRE**

**privind actualizarea documentației tehnice faza D.A.L.I. și a indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintilă Vodă – Plaiul Nucului, județul Buzău”**

Consiliul Județean Buzău,  
Având în vedere:

- expunerea de motive a Președintelui Consiliului Județean Buzău, înregistrată la nr. 5041/30.03.2018;
- avizul de legalitate al Secretarului Județului Buzău, dat pe proiectul de hotărâre;
- Hotărârea Consiliului Județean Buzău nr. 7/2017 pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici și a documentației faza D.A.L.I. pentru obiectivul de investiții „Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintilă Vodă – Plaiul Nucului, județul 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. 91 alin. (1), 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 D.A.L.I. – forma actualizată prezentată în sinteză în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

**Art. 2.** Se aprobă indicatorii tehnico-economici ai obiectivului de investiții „Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintilă Vodă – Plaiul Nucului, județul Buzău”, după cum urmează:

a) Valoarea totală a investiției, inclusiv TVA:

- 116.959.487 lei, din care:
- C+M: 106.479.760 lei;
- cheltuieli diverse și neprevăzute: 5.340.779 lei

b) Durata de execuție a lucrărilor: 24 de luni;

c) Date tehnice ale investiției:

- lungime sector drum: 30 km din care:  
tronson I, km 75+000-95+610, L=20,61 km, clasa tehnică IV
- platforma drumului: 8,0 m;
- lățimea căii de rulare: 6,0 m;
- acostamente: 2x1 m;
- tronson II, km 95+610 -105+000, L=9,39 km, clasa tehnică V
- platforma drumului: 7,0 m;
- lățimea căii de rulare: 5,5 m;
- acostamente: 2x0,5 m;

**Art. 3.** Hotărârea nr. 17 din 23 februarie 2017 a Consiliului Județean Buzău se abrogă.

**Art. 4.** 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. 5.** Secretarul Județului Buzău va asigura aducerea la cunoștință 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**

**AVIZAT PENTRU LEGALITATE,  
SECRETARUL JUDEȚULUI BUZĂU**

**MIHAI – LAURENȚIU GAVRILĂ**

Nr. \_\_\_\_\_  
BUZĂU, \_\_\_\_\_

2018



**CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU**  
**PREȘEDINTE**  
**Nr. 5041/30.03.2018**

**EXPUNERE DE MOTIVE**  
**la proiectul de hotărâre privind actualizarea documentației**  
**tehnice faza D.A.L.I. și a indicatorilor tehnico-economici ai**  
**obiectivului de investiții „Stimularea mobilității la nivel regional**  
**prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe**  
**tronsonul Vintilă Vodă – Plaiul Nucului, județul Buzău”**

Ca urmare a intenției conducerii Consiliului Județean Buzău de depunere a unei cereri de obținere a finanțării, inițial prin Programul Operațional Regional 2014-2020, Axa prioritară 6 – Îmbunătățirea infrastructurii rutiere de importanță regională, apoi prin Programul Național de Dezvoltare Locală, finanțat cu fonduri de la Bugetul de stat prin Ministerul Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fondurilor Europene, în anul 2016 a fost elaborată Documentația de avizare a lucrărilor de intervenții în conformitate cu prevederile legale în vigoare la data întocmirii, respectiv Hotărârea Guvernului nr. 28/2008.

Intrarea în vigoare a 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, și intenția noastră de reluare a procedurilor privind finanțarea obiectivului prin Programul Operațional Regional 2014-2020, a impus actualizarea Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenții și actualizarea în consecință a indicatorilor tehnico- economici aferenți investiției, în conformitate cu noile prevederi legale.

În acest sens, a fost promovat proiectul de hotărâre pe ordinea de zi a ședinței extraordinare.

**PREȘEDINTE**

**PETRE - EMANOIL NEAGU**

ANEXA  
la HCG nr. /2018

# Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintilă Vodă - Plaiul Nucului, județul Buzău

DJ 203K Km (75+000 – 105+000)  
Vintila Voda – Plaiu Nucului  
FAZA DE PROIECTARE D.A.L.I.

PROIECTANT  
S.C. RIA DESIGN CONSULTING SRL

**RIA** D.C.

BENEFICIAR  
CONSILIUL JUDEȚEAN BUZĂU



## Cuprins:

A. DATE GENERALE .....	3
1. Denumirea obiectivului de investitii:.....	3
2. Elaborator: .....	3
3. Ordonatorul principal de credite:.....	3
4. Autoritatea contractantă:.....	3
5. Amplasamentul lucrării: .....	3
B. INFORMATII GENERALE PRIVIND PROIECTUL.....	3
1 Situatia actuala si informatii despre entitatea responsabila cu implementarea proiectului. ....	3
2 Descrierea investitiei .....	3
2.1. Situatia actuala si informatii despre entitatea responsabila cu implementarea proiectului. ....	3
2.2. Descrierea funcțională și tehnologică.....	4
2.3. Situatia existenta: .....	4
2.4. Scenariile tehnico-economice propuse.....	7
2.5. Descrierea constructiva si functionala a investitiei .....	7
2.6. Date tehnice ale investitiei .....	7
2.7. CARACTERISTICI PRINCIPALE ALE CONSTRUCTIEI.....	8
2.8. Asigurarea scurgerii apelor si modernizarea podetelor .....	10
2.9. Amenajarea drumurilor laterale.....	12
2.10. Siguranta circulatiei .....	12
2.11. Lucrari de mutari si protejari instalatii .....	13

## **A. DATE GENERALE**

### **1. Denumirea obiectivului de investitii:**

**Stimularea mobilității la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintilă Vodă - Plaiul Nucului, județul Buzău**

**DJ 203K km 75+000 – 105+000, Vintila Voda – Plaiu Nucului**

**FAZA D.A.L.I.**

### **2. Elaborator:**

**S. C. RIA DESIGN CONSULTING S.R.L.**

### **3. Ordonatorul principal de credite:**

**Consiliul Județean Buzău**

### **4. Autoritatea contractantă:**

**Consiliul Județean Buzău**

### **5. Amplasamentul lucrării:**

**Romania, Judetul Buzău, între localitatile Vintila Voda si Plaiul Nucului.**

## **B. INFORMATII GENERALE PRIVIND PROIECTUL**

### **1 Situatia actuala si informatii despre entitatea responsabila cu implementarea proiectului.**

Zona în care se află obiectivele investiției se află pe teritoriul județului Buzău. Prezentă documentație s-a făcut la cererea Consiliului Județean Buzău, în vederea modernizării drumului Județean DJ 203K.

### **2 Descrierea investitiei**

#### **2.1. Situatia actuala si informatii despre entitatea responsabila cu implementarea proiectului.**

##### **Necesitatea si oportunitatea investitiei:**

Prin amplasamentul sau DJ 203K deservește un număr mare de locuitori. Tronsonul care face obiectivul prezentei proiect este amplasat în zona de munte a județului Buzău.

Necesitatea lucrărilor propuse în prezentul proiect este în primul rând argumentată de starea fizică a drumului raportată la condițiile generale de circulație actuale și de perspectivă și la integrarea acestuia în rețeaua rutieră existentă.

Starea generală a drumului descurajează mulți dintre participanții la trafic din zona, dar și pe cei care ar dori să încapă o afacere în zona. Lipsa lucrărilor de întreținere a drumului au făcut ca planșitatea părții carosabile, dar și starea elementelor care asigură vizibilitatea generală a drumului (santuri, rigole, podete, etc) să fie într-o stare avansată de degradare.

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.

Obiectivele constau în:

- îmbunătățirea condițiilor de transport prin creșterea vitezei de rulare și reducerea costurilor de exploatare
- Realizarea capacității portante a drumului conform standardelor în vigoare precum și optimizarea curbilor unde este posibil;
- reducerea ratei accidentelor prin adoptarea unor măsuri de siguranță atât pentru traficul auto cât și pentru cel pietonal
- Înlocuirea și reparația podurilor;
- lucrări de protecția mediului;
- Realizarea conform normativelor în vigoare a semnalizării rutiere și siguranței circulației.

## 2.2. Descrierea funcțională și tehnologică

Transporturile și circulația, asigurând o funcție generalizată, trebuie să țină seamă de evoluția structurii demografice a populației (numărul mediu de active influențează direct intensitatea circulației și a transporturilor) și de modificările intervenite în amplasarea zonelor de muncă.

Factorul principal de coeziune al sistemului de localități este reprezentat de relațiile de producție, muncă, aprovizionare, servicii - dotare, echipare tehnică, informare, coordonare, administrare etc., analiza perspectivelor de dezvoltare a localităților.

Relațiile de muncă generează deplasări zilnice sau săptămânale, frecvența lor influențând direct dezvoltarea sistemului de transport.

Dotările și serviciile determină următoarele tipuri de deplasări :

- pentru agroturism - deplasări zilnice pe traseele cu zone peisagistice deosebite;
- pentru comerț și servicii - deplasări periodice și ocazionale pentru achiziționarea de produse de folosință medie și îndelungată și pentru servicii specializate;
- pentru instituții administrative, juridice - deplasări ocazionale sau periodice;

## 2.3. Situația existentă:

Traseul drumului se caracterizează prin succesiuni ale tipului de îmbracaminte existent astfel, alternează îmbracaminta din balast sau piatra spartă cu îmbracaminti asfaltice, dispunerea tronșoanelor este următoarea: km 75+000- 91 +550 - tronșon cu îmbracaminte asfaltică, km 91 +550-92+450, tronșon din imediata vecinătate a Muntelui de sare, cu împietruire, km 93+000- 96+340, tronșon cu îmbracaminte asfaltică, km 96+340-105+000, tronșon cu împietruire.

Tronșoanele cu îmbracaminte din mixtura asfaltică, de tipul îmbracamintilor asfaltice usoare, au în general fundație de balast peste care s-au executat două straturi din mixturi asfaltice. Lipsa lucrărilor de întreținere curentă sau periodică, au făcut ca aceste tronșoane de drum să fie foarte degradate.

Suprafața de rulare pe sectorul studiat prezintă unele degradări ale stratului de uzură, motiv pentru care pe timp nefavorabil circulația se desfășoară anevoios, apele stagnând pe partea carosabilă în lipsa unor pante adecvate de curgere către dispozitivelor de colectare și evacuare a apelor.

Se disting două sectoare diferite din punct de vedere al sistemului rutier:

- sectoare cu îmbrăcăminte asfaltică elastică cu straturi asfaltice cu grosimi între 10-16cm cu zone unde acestea ajung până la 22cm, așezate pe fundație din material granular cu grosimi variabile între 20-40cm (sector km 75+000 – 95+610);
- sectoare cu îmbrăcăminte din împietruiri infestate cu pământ sau bolovani de râu, cu grosimi variabile între 20-35cm. (sector km 95+610 – 105+000).

**Pe primul sector asfaltat** stratul de uzură pentru sectorul studiat este format dintr-un strat asfaltic de 10-16 cm degradat pe mai multe zone, prezentând multiple defecțiuni atât de suprafață cât și de îmbrăcăminte în totalitate. Stratul de fundație are o grosime medie de 30cm,

realizat dintr-o împietruire infestată cu pământ care prezintă tasări și degradări structurale. Aceste defecțiuni ale fundației se transmit către stratul superior de uzură care prezintă deasemenea faianțări și gropi din acest motiv. Un sector cu caracter particular se regăsește între km 91+500 – 92+600, în zona muntelui de sare, unde complexul rutier este distrus în totalitate. În imediata vecinătate a Muntelui de sare, drumul are în stratul suport pamanturi intercalate cu lame de sare, care sub acțiunea apei se dizolvă, producând tasări diferențiate care se transmit până la suprafața părții carosabile.

În general degradările de pe aceste tronsoane sunt:

Cedări ale sistemului rutier existent - gropi în partea carosabilă a drumului cu adâncimi mari în care se observă distrugerea completă a sistemului rutier existent, fiind afectate toate straturile componente ale acestuia;

Pelade sub forma de gropi rezultate din desprinderea izolată a unor porțiuni din grosimea unui sau mai multor straturi din mixtura asfaltică, având ca principală cauză îmbătrânirea mixturii asfaltice, îmbătrânire ce a dus și la apariția pe partea carosabilă a fisurilor și crăpăturilor;

Stratul de uzură prezintă degradări ce vor necesita reparații în conformitate cu soluțiile de mai jos.

Dispozitivelor de colectare și evacuare a apelor lipsesc în mare parte sau nu sunt curățate.

Existența unui strat de uzură neomogen duce la imposibilitatea scurgerii apelor, astfel ca accesul către gospodăriile locuitorilor din zonă devine greoi, deoarece apa stagnează pe partea carosabilă și degradează platforma drumului.

Starea tehnică este neomogenă ceea ce conduce la necesitate refacerii fundației drumului unde este cazul și dispunerea unei îmbracaminti asfaltice noi. Soluțiile de modernizare sunt prezentate mai jos.

**Pe al doilea sector**, pe zonele unde sistemul rutier este alcătuit din **împietruire sau bolovani**, suprafața de rulare prezintă degradări semnificative, motiv pentru care pe timp nefavorabil circulația se desfășoară anevoios, apele stagnând pe partea carosabilă în lipsa unor pante adecvate de curgere. Dispozitivelor de colectare și evacuare a apelor lipsesc în mare parte sau sunt degradate.

Partea carosabilă prezintă fagase și gropi formate de numeroase scurgeri de apă care și-au tăiat trasee, acestea dezvoltându-se în timp, influențând în mod negativ condițiile de trafic și având implicații și asupra stării tehnice a autovehiculelor. În profil transversal drumul prezintă tronsoane care au forma de covată fapt care conduce la colectarea apelor din precipitații spre axul drumului și nu spre santurile din imediata vecinătate.

În profil longitudinal declivitățile existente sunt cuprinse între 0.3 – 13.1%. 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 40km/h. La elaborarea proiectului, în funcție de grosimile straturilor rutiere rezultate se va urmări corectarea liniei roșii unde este posibil. Declivitățile care prezintă valori peste cele excepționale se regăsesc cu precădere pe cel de-al doilea sector. Având în vedere că pentru corectarea acestora ar fi nevoie de lucrări excepționale, costisitoare sau exproprieri, se recomandă păstrarea lor, dar este necesar acordul Beneficiarului.

În secțiune transversală drumul are în mare parte platforma marginată de vegetație sau ansambluri construite (la traversarea localităților) cu lățimea cuprinsă între 7.00-9.00 m, în cea mai mare parte desfășurându-se în profil mixt. Partea carosabilă are o lățime între 5.50-6.00m, existând lățimi variabile, în profil mixt, elementele geometrice în profil transversal nefiind în totalitate corect definite, mai ales pe sectorul 2. Având în vedere că drumul prezintă o structură rutieră neomogenă, partea carosabilă nu are o lățime definită clară, standardizată.

Pe acest sector de drum sunt identificate 12 poduri la următoarele poziții kilometrice:

Nr.	Poziție km	Descriere
1.	77+910	Pod peste raul Slanic la Niculești



2.	80+000	Pod peste raul Slanic la Vintila Voda
3.	82+349	Pod peste raul Slanic la Vintila Voda
4.	83+661	Pod peste raul Slanic la Sarbesti
5.	86+249	Pod peste torent la Beslii
6.	89+175	Pod peste raul Slanic la Grunji
7.	90+850	Pod peste raul Slanic la Basceni
8.	91+750	Pod peste torent la Basceni
9.	91+840	Pod peste torent la Basceni
10.	93+957	Pod peste iz. Brebului la Lopatari
11.	97+300	Pod peste torent la Luncile
12.	97+675	Pod peste raul Slanic la Luncile

### **Lucrări de consolidare**

Pe mai multe zone drumul Județean se desfasoara de-a lungul albiei raului Slanic. Pentru apararea drumului pe aceste zone au fost executate lucrari de aparari de maluri din gabioane sau ziduri de sprijin din beton sau moloane cu fundatie din beton, la care se observa o accentuata stare de degradare datorata debitelor mari inregistrate pe raul Slanic care au dus in timp la coborarea talvegului albiei fata de cotele existente atunci cand acestea au fost construite, fenomenul fiind continuu in conditiile in care nu exista lucrari de recalibrare a albiei. Rambleul drumului este afectat de actiunea apei, lucrarile existente de aparare si de sprijin ale drumului fiind subspalate (zidurile din moloane cu fundatie din beton, epiurile, pile le podurilor, descarcările de la podete).

Astfel de lucrari sunt amplasate dupa cum urmeaza: Km 75+100-75+400, Km 84+900-85+200, Km 86+250-86+500, Km 86+335-86+435, Km 87+200-87+450, Km 87+740-87+980, Km 88+460-89+130, Km 89+590-89+860, Km 89+910-90+ 750, Km 92+900-93+200.

Principalele lucrări de consolidare afectate de calamități sunt:

- km 75+000 – 75 +600 partea stângă – pe aceste sector există o diferență semnificativă între cota roșie a drumului și râul Slănic (peste 50m). La baza rambelului realizat dintr-un zid de sprijin din zidărie, râul Slănic a afuiat zidul și fundația acestuia, distrugându-l în totalitate. Astfel corpul drumului a fost antrenat într-o alunecare de teren locală pe aproximativ 1,00m din platformă. Pentru moment zona a fost securizată prin dispunerea unui parapet metalic. Eroziunea este in evolutie putand produce fenomene de surpare a intregii parti carosabile. Pe aceasta zona se poate observa o alunecare de teren si pe partea dreapta de la km 75+100-75+250, ce are drept cauza eroziunea taluzului produsa de paraul Campulungeanca.
- La km 76+450-76+600, pe partea stanga, se constata o continuare a eroziunii piciorului taluzului de versant, carosabilul tiind surpat in doua zone pe lungimi de 3-5m si o latime de 0,5-0,70cm.
- Km 84+900-85+200, km 86+250 – 86 +500, 87+200-87+450, ziduri de sprijin pe partea stângă, precum și 150 m amonte și aval. Pe zona km 86+250-86+500 la baza rambelului realizat dintr-un zid de sprijin din zidărie, râul Slănic aflat în vecinătatea drumului a afuiat zidul și fundația acestuia, distrugându-l în mare parte iar pe zona centrala a acestuia, de la km 86+335-86+435 pe o lungime de 100m zidul s-a prăbușit în totalitate, fiind in pericol iminent de rasturnare si cele doua tronsoane adiacente, avand in vedere ca si ele sunt afectate de eroziuni similare. Astfel corpul drumului a fost antrenat într-o alunecare de teren locală pe aproximativ 1,00m din platformă. Pentru moment zona a fost securizată prin dispunerea unui parapet metalic.

- Km 95+620 – 95+700 – rambleul drumului este deteriorat pe partea stângă, afectat de o alunecare de teren datorată prezenței apei în corpul drumului.
- Km 97+910 – 97+945 – rambleul drumului este deteriorat pe partea dreaptă, afectat de o alunecare de teren datorată prezenței apei în corpul drumului, s-a producându-se o eroziune a piciorului taluzului de versant, carosabilul fiind surpat pe lungime de 35m și o latime de 0,5-0,70 cm.

#### **2.4. Scenariile tehnico-economice propuse.**

Prin proiect se va avea în vedere alegerea soluțiilor optime din punct de vedere tehnic și economic, realizarea unei structuri rutiere care să asigure o capacitate portanță corespunzătoare, dar și să permită realizarea unor intervenții viitoare asupra structurii rutiere, la dimensionarea sistemului rutier luându-se în considerare mai multe soluții și în final alegerea soluției optime.

În cadrul proiectului se va avea în vedere racordarea drumurilor laterale, accesul la proprietăți, realizarea pantelor transversale ale părții carosabile, scurgerea apelor, accesul tuturor participanților la trafic.

#### **2.5. Descrierea constructivă și funcțională a investiției**

Având în vedere faptul că drumul este parțial nemordenizat cu capacitate de circulație redusă care nu corespund traficului actual și al celui de perspectivă, cu implicații directe asupra siguranței circulației, investiția propusă prin proiect urmărește:

- realizarea unui profil transversal tip conform prevederilor legale - drum județean cu o bandă de circulație (drum de clasă tehnică IV sau V);
- asigurarea siguranței circulației auto și pietonale;
- asigurarea scurgerii apelor în lungul drumului;
- lucrări de consolidare;

În conformitate cu legislația în vigoare, respectiv 766 /1997 privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor, prezenta documentație se încadrează în construcții de importanță normală (C).

Pe timp de iarnă și în perioadele ploioase, accesul autovehiculelor și pietonilor este dificil. Modernizarea acestui drum va determina îmbunătățirea circulației, creșterea calității, serviciilor publice facilitează accesul turiștilor și a autovehiculelor.

#### **2.6. Date tehnice ale investiției**

##### **Date generale**

Suprafața ocupată de drumul ce urmează a fi modernizat aparține domeniului public. Zona aferentă lucrărilor proiectate se află în administrația Consiliului Județean Buzău.

##### **Date climatice**

Climatic județul Buzău aparține în proporție de 70% sectorului cu climă continentală și în proporție de 30% sectorului cu climă de munte. Sectorului cu climă continentală îi sunt

caracteristice verile foarte calde și uscate și ierni reci marcate de intervale de încălzire care provoacă topirea stratului de zăpadă. În sectorul cu climă de munte verile sunt răcoroase și cu precipitații destul de bogate iar iernile friguroase, cu strat de zăpadă stabil și de lungă durată. Conform STAS 6054-1977, adancimea de inghet a zonei este de 80-90 cm.

### **Zonarea seismică**

Conform reglementării tehnice "Cod de proiectare seismică - Partea 1 - Prevederi de proiectare pentru clădiri" indicativ P100/1-2013, zonarea valorii de varf a accelerației terenului pentru proiectare, în zona studiată, pentru evenimente seismice având intervalul mediu de recurență IMR = 100 ani și 20% probabilitate de depășire în 50 de ani, are o valoare  $a_g = 0,70g$ . Valoarea perioadei de control (colț) a spectrului de răspuns este  $T_c = 1,6s$ .

În conformitate cu STAS-ul 11100/93, referitor la macrozonarea seismică pe teritoriul României, traseul drumului se află în zona gradului  $7_1$  macroseismic după scara Richter, cu o perioadă de revenire la 50 ani.

## **2.7. CARACTERISTICI PRINCIPALE ALE CONSTRUCȚIEI**

Obiectivele studiului constau în:

### **2.7.1. Lungimile drumurilor care fac obiectul prezentei documentații sunt:**

*Sectorul 1 – asfaltat* km 75+000 – 95+610

*Sectorul 2 – împietruire* km 95+610 – 105+000

### **2.7.2. Modernizarea căii rutiere compusă din parte carosabilă cu lățimea de:**

*Clasă tehnică IV (sector km 75+000 – 95+610):*

- Platforma – 8.00 m
- Parte carosabilă: 2x3.00m
- Acostamente: 2x1.00m
- Panta transversală pe partea carosabilă: 2,5% (panta în acoperis)

*Clasă tehnică V (sector km 95+610 – 105+000):*

- Platforma – 7.00 m
- Parte carosabilă: 2x2.75m
- Acostamente: 2x1.50m
- Panta transversală pe partea carosabilă: 2,5% (panta în acoperis)
- Există sectoare unde realizarea platformei de mai sus nu este posibilă. Astfel, prin proiect se va studia ca alternativă dispunerea unei platforme de 5.00m cu parte carosabilă de 4.00m (o singură bandă) sau se va păstra partea carosabilă de 5.50m cu reducerea platformei la minim 6.00. Se va studia ca o posibilitate o soluție cu realizarea platformei prin dispunerea unei rigole de acostament carosabilă, rigole triunghiulară sau șanțuri, incluse în platformă. Aceste soluții pot fi dispuse pe sectorul 2 în special la traversarea localităților, în zone construite.
- Sectoarele cu platformă redusă de 5.00m sunt situate între km: 95+980-97+208, 97+389-97+424, 97+790-98+000, 103+200 – 10+700, 98+000 – 102+092, 102+549 – 103+200, 103+700-104+216.
- Pe aceste zone, având în vedere faptul că traficul este compus din autovehiculele ale riveranilor care unele dintre acestea vor staționa pe parte carosabilă, se recomandă ca lățimea asfaltată să fie de minim 5.00m cu acostamente variabile (dar nu mai mici de 50cm), unde nu este posibilă realizarea unei platforme mai mari.
- Pe sectoarele existente asfaltate se poate dispune păstrarea părții carosabile existente (5.50-6.00m), lățimile benzilor de circulație putând fi variabile. Acest considerent se bazează pe rațiuni

economice și pe evitarea exproprierilor cât mai mult posibil. De asemenea, pe aceleași considerente, platforma drumului poate fi păstrată cu lățimile existente, după completarea acostamentelor cu balast sau piatră spartă.

- Soluțiile pentru lățimile platformei drumurilor se vor dispune prin proiect în urma geometrizării axului.

### 2.7.3. Sistemul rutier

Soluțiile pentru realizarea structurii rutiere a drumului sunt stabilite conform stării tehnice actuale a drumului.

În cadrul capitolului 3 sunt descrise sistemele rutere existente.

Astfel, în funcție de acestea următoarele soluții de reabilitare se vor aplica:

#### Soluții pentru drumul existent din îmbrăcămintă asfaltică pe sectorul km 75+000 – 95+610

- 4cm strat de uzură MAS16, BA16 sau BAPC16 conform AND 605 (EB16rul conform SR EN 13108)
- 5 cm strat de binder BAD20 sau BADPC20 conform AND 605 (EB20leg conform SR EN 13108).

#### Soluția pentru drum existent din împietruire infestată cu pământ - pe sectorul 95+610 – 105+000, cu excepția sectoarelor km 103+700-104+550, km 98+000-102+090, km 102+550-103+200

- 4cm strat de uzură MAS16 , BA16 sau BAPC16 conform AND 605 (EB16rul conform SR EN 13108)
- 5cm strat de binder BAD20, BADPC20 sau BADPS20 conform AND 605 (EB20leg conform SR EN 13108)
- 15 cm fundație de piatră spartă 0-63 conform SR EN 13242+A1
- 25 cm fundație de balast conform SR EN 13242+A1
- Strat de formă din pământ stabilizat cu lianți hidraulici sau cu enzime
- scarificare\*

#### Soluția pentru drum existent din împietruire din bolovani - pe sectorul km 103+700-104+550, km 98+000-102+090, km 102+550-103+200

- 4cm strat de uzură MAS16 , BA16 sau BAPC16 conform AND 605 (EB16rul conform SR EN 13108)
- 5cm strat de binder BAD20, BADPC20 sau BADPS20 conform AND 605 (EB20leg conform SR EN 13108)
- 15 cm fundație de piatră spartă 0-63 conform SR EN 13242+A1
- 25 cm fundație de balast conform SR EN 13242+A1
- scarificare\*

Pentru declivități în profil longitudinal peste 6%, se recomandă folosirea pentru stratul de uzură a unei mixturi asfaltice tip BAR16.

### 2.7.4. Lucrări de consolidare

Soluțiile pentru zonele afectate de alunecări de teren sunt:

- km 75+000 – 75+600 partea stângă

Refacerea rambleului drumului pe această parte prin retaluzare cu pante 2:3, berme de 1.50-2.00 m lățime și sprijinirea acestuia în piteni din gabioane de greutate ce se vor executa

la baza taluzului, între râul Slănic și terasament. Rambleul se va construi în trepte și să se compacte corespunzător. Taluzul astfel construit se va proteja prin însămânțare de iarbă și

arbuști sau geocelule. Pe fiecare bermă se vor dispune rigole de gardă pentru preluarea apelor de pe taluz, realizate din beton sau din geocelule. Înălțimea zidului de gabioane de la baza taluzului se va calcula și dimensiona în funcție de pantele taluzelor și lățimea bermelor. Zidul de gabioane va fi așezat pe o fundație de beton.

Se va avea în vedere realizarea unui spațiu suplimentar de minim 0.75m, în afara platformei, pentru dispunerea parapetului de protecție.

Dacă este posibil se va studia posibilitatea translatării albiei râului Slănic, lărgirea albie pe această zonă sau adâncirea talvegului pe tot sectorul aflat în analiză.

- Km 84+900-85+200 partea stângă
- km 86+250 - 86+500 partea stângă
- km 87+200 - 87+450 partea stângă

Refacerea zidului de sprijin existent, din zidărie de piatră, pe lungimile afectate asigurând funcționalitatea acestuia ca zid de greutate. Se va avea în vedere refacerea fundației pe zona unde aceasta a fost afuiată.

Dacă este posibil se va studia posibilitatea translatării albiei râului Slănic, lărgirea albie pe această zonă sau adâncirea talvegului pe tot sectorul aflat în analiză.

- Km 95+620 – 95+700

Pe această zonă se va decapa complexul rutier până la adâncimea planului de alunecare (aproximativ 4m), se va realiza un blocaj de piatră brută sau se va realiza o saltea de gabioane, după care se va reface tersamentul și taluzele drumului. Pe partea opusă văii se va realiza un dren fund de șanț cu adâncime minim 2m, care va fi descăcat unde este posibil. Se va reface sistemul de drenaj pe toată zona. Ampriza drumului va fi limitată prin realizarea unui zid de sprijin de greutate, construit în zona de siguranță a drumului, fără a fi necesare exproprieri.

Se va avea în vedere realizarea unui spațiu suplimentar de minim 0.75m, în afara platformei, pentru dispunerea parapetului de protecție.

- Km 97+910 – 97+945

Pe această zonă se va decapa complexul rutier până la adâncimea planului de alunecare (aproximativ 4m), se va realiza un blocaj de piatră brută sau se va realiza o saltea de gabioane, după care se va reface tersamentul și taluzele drumului. Pe partea opusă văii se va realiza un dren fund de șanț cu adâncime minim 2m, care va fi descăcat unde este posibil. Se va reface sistemul de drenaj pe toată zona. Ampriza drumului va fi limitată prin realizarea unui zid de sprijin de greutate, construit în zona de siguranță a drumului, fără a fi necesare exproprieri.

Există și alte ziduri de sprijin în special de debleu care nu necesită intervenții.

Vor fi avute în vedere lucrări pentru amenajarea torenților formați în urma inundațiilor din ultima perioadă.

## **2.8. Asigurarea scurgerii apelor si modernizarea podetelor**

Scurgerea apelor în bune condițiuni are un rol important în prevenirea degradărilor în structura rutieră. Astfel scurgerea apelor se va realiza prin doua tipuri de sectiuni:

- Sectiuni trapezoidale ( santuri)
- Sectiuni triunghiulare (rigole)

Acestea se vor prevedea in functie de fiecare profil caracteristic. Deasemeni se vor perea in functie de pantele de scurgere. În acest sens se va prevedea:

- pereerea șanțurilor sau rigolelor acolo unde panta longitudinală este mai mică de 0,5% și mai mare de 3% și deversarea apelor în zone posibile;
- reprofilarea șanțurilor existente din pamant, acolo unde nu se prevede pereerea;
- se pot prevedea pe zone scurte și rigole carosabile; se recomandă ca aplicabilitatea acestora să se facă pe baza unor analize atente pentru a da posibilitatea scurgerii apelor

fără pericolul de îngheț sau colmatări; acestea se vor dispune la traversarea localității acolo unde distanța între gardurile proprietăților este mică;

- crearea de șanțuri noi acolo unde acestea lipsesc;
- prevederea de podețe noi acolo unde este cazul ;
- prevederea de podețe la intrările în curți și la drumul laterale.

Există un număr de 104 podețe identificate. Acestea se vor înlocui sau se vor repara în funcție de starea lor la data elaborării proiectului tehnic având în vedere și intervenția inerentă a Beneficiarului asupra acestora în funcție de evoluția stării tehnice datorată agenților de mediu (calamități, prezența manterialelor coreozive în zonă, evoluția traficului, întreținerea constantă). Se propune realizarea a 7 podețe noi, astfel încât **numărul total de podețe ajunge la 111**.

Podețele existente sunt clasificate astfel:

- 82 podețe tubulare
- 20 podețe dalate
- 1 podeț P2
- 1 podeț ovoidal

Un număr de 43 de podețe se vor înlocui iar restul de 61 podețe se va menține cu reparații, astfel totalul podețelor noi va fi de 50 podețe. Soluțiile pentru aceste podețe este următoarea:

- 23 podețe P2
- 17 podețe tubulare DIA1000
- 5 podețe C2
- podețe C2"
- 1 podețe D5

Având în vedere cele de mai sus, pentru preluarea și descarcarea apelor pluviale colectate în santuri din lungul drumului Județean, se vor construi sau se vor reabilita podețe transversale drumului din elemente prefabricate tip P2, C2 sau tubulare care să transmită apele colectate în emisari (în conformitate cu soluțiile de mai sus). Acest sistem asigură o deschidere liberă de 2.00 ml și înălțime liberă mai mare. Secțiunea liberă rezultată a podetului este avantajoasă și din punct de vedere al debitelor mai mari, care pot fi preluate dar și din punct de vedere al posibilităților de întreținere al acestuia.

Preluarea apelor se va face, în amonte prin amenajarea unei camere de captare (cadere) sau prin amenajarea unei saltele de piatră brută și pereu din beton, iar în aval descarcarea se va amenaja cu pereu din beton (care se continuă și în interiorul podetului) și saltelee din piatră brută. Stabilitatea terasamentului în zona de descarcare se va asigura prin montarea de aripi prefabricate tip A așezate pe fundație de beton.

În zonele în care drumul se intersectează în locuri importante, dar și când diferența de nivel între cota drumului și cota albiei este mai mare, se vor amenaja podete casetate tip C2. Acest tip de podet se amenajează din casete tip C2 în secțiune transversală. Fundația podetului se va executa cu radier din beton, se vor monta casetele, după care se vor monta și timpanele prefabricate. Amonte de podet se va executa o amenajare a preluării apelor și camera de cadere din beton. În aval descarcarea se va face prin canalul amenajat, iar pentru asigurarea stabilității taluzului se vor amplasa două aripi prefabricate tip A2. În zona drumului se vor amenaja santuri pereate sau santuri nepereate, în zona camerei de captare.

Se vor amenaja peste un cusur de apă permanentă sau la intersecția cu torenți a caror albie este foarte largă podețe dalate tip D5 sau D3. Infrastructura și suprastructura podetului se vor executa din elemente prefabricate din beton. Infrastructura se va executa din elemente tip L3 (cate 6 bucăți de fiecare parte), iar suprastructura se va executa din dale marginale (2 buc) sau din dale centrale (10 buc).

În secțiunile în care lărgirea părți carosabile se va face prin casete de lărgire, ude depășește lățimea podetelor, se va păstra podetul existent și se va extinde funcție de necesități stânga și (sau) dreapta.

Se vor face reparații locale la podete existente care se vor păstra în soluția existentă. Lucrările de reparații constau în identificarea zonelor degradate, desfacerea betoanelor afectate, refacerea zonelor cu beton sau zidărie de piatră precum și curățarea și decolmatarea lor.

Se recomandă corecții și calibrări de albie care constau în lucrări de terasamente în vederea dirijării cursului de apă pe mijlocul albiei minore, astfel încât să nu fie afectat malul pe care se află drumul. Pe zonele pe care este necesară stabilizarea albiei minore se vor prevedea anrocamente care prin greutatea proprie protejează la afuiere malul. Anrocamentele reprezintă o protecție elastică, urmărind deformațiile locale ale albiei.

Acestea se pot face în următoarele locații:

- 84+900 - 85+200
- 86+250 - 86+500
- 87+200 - 87+450
- 87+740 - 87+980
- 88+460 - 89+130
- 89+590 - 89+860
- 89+910 - 90+750
- 92+900 - 93+200

Se recomandă lucrările din gabioane pe saltele din gabioane cu rol de apărare și susținere a malului paraului Slanic sau a rambleurului drumului.

Acestea se pot face în următoarele locații:

- 75+100 - 75+400
- 88+460 - 89+130
- 92+900 - 93+200

Există zone care sunt vai ce colectează în torenți apele pluviale, amonte de podete, unde este necesar să se prevadă lucrări de amenajare a torenților. Pozițiile kilometrice posibile sunt:

- 75+720 h=2.00 m
- 76+378 h=2.00 m
- 79+227 h=1.00 m
- 95+693 30 h=1.00 m
- 102+034 55 h=2.00 m

## **2.9. Amenajarea drumurilor laterale**

Pentru amenajarea drumurilor laterale se va prevedea pe primii 5 metrii extinderea covoarelor asfaltice prevăzute pentru modernizarea drumului. În cazul drumurilor de pământ sau cu sistem rutier degradat se dispune pe cei 5m, sistemul rutier al drumului principal, respectiv fundație nouă și îmbrăcămintea asfaltică. Acest aspect are în vedere limitele de proprietate și cadastrul drumului.

Continuitatea santurilor în dreptul intersecțiilor cu drumuri laterale va fi asigurată prin podete tubulare Ø300.

## **2.10. Siguranța circulației**

În cea mai mare parte lucrările de reabilitare se vor executa sub circulație, pe jumătate de cale, pe tronsoane bine stabilite, în concordanță cu tehnologia de execuție. Pentru aceasta se va întocmi un plan de management al traficului și vor fi stabilite măsurile speciale de siguranță care vor fi aplicate pe timpul execuției lucrărilor.

Se va asigura un marcaj rutier corespunzător: demarcația benzilor de circulație, trecerile de pietoni;

Semnalizarea verticală: semne de circulație de avertizare și reglementare conform normelor în vigoare;

Amenajarea intersecțiilor cu drumurile comunale intersectate va respecta normele în vigoare și se va acorda o atenție sporită datorită geometriei în plan a ambelor drumuri.

Întrsecțiile cu drumuri de exploatare și comunale se vor realiza pe amplasamentul existent, lucrările de amenajare a intersecțiilor constând din prevederea de racordări la marginea părții carosabile.

Se vor avea în vedere parapetii de protecție unde diferența de cotă este semnificativă.

## 2.11. Lucrări de mutări și protejări instalații

Odată cu realizarea noului profil transversal, lucrările vor fi proiectate astfel încât să nu fie afectați stâlpii de susținere a rețelei de alimentare cu energie electrică din amplasament.

De asemenea vor fi avute în vedere și celelalte rețele de utilități din zonă dacă există previzionate.

INTOCMIT

George Petre



VERIFICAT

Cristian Popina

A blue ink signature of Cristian Popina.



Proiectant:  
RIA DESIGN CONSULTING SRL

Faza: DALI  
BENEFICIAR: UAT CONSILIUL  
JUDEȚEAN BUZĂU

**DEVIZ GENERAL al obiectivului de investitii, conform H.G. 907 / 29.11.2016**

Privind cheltuielilor necesare realizarii obiectivului : Stimularea mobilitatii la nivel regional prin modernizarea infrastructurii rutiere de transport pe tronsonul Vintila Voda - Plaiu Nucului, judetul Buzau - DJ203K km 75+000-105+000

în mii lei la cursul de 4.6651 lei/ euro (23.03.2018)

actualizat 23.03.2018 conform HG 907

Nr. crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fără TVA)	TVA	Valoare (inclusiv TVA)	Valoare (inclusiv TVA)	
		Mii lei	Mii lei	Mii lei	BUGET DE STAT	BUGET LOCAL
		Mii lei	Mii lei	Mii lei	Mii lei	Mii lei
<b>CAPITOLUL 1</b>						
<b>Cheltuieli pentru obținerea și amenajarea terenului</b>						
1.1	Obținerea terenului	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
1.2	Amenajarea terenului	120.000	22.800	142.800	0.000	142.800
1.3	Amenajarea pentru protecția mediului și aducerea la starea inițială	35.000	6.650	41.650	0.000	41.650
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilitatilor	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
<b>TOTAL CAPITOL 1</b>		<b>155.000</b>	<b>29.450</b>	<b>184.450</b>	<b>0.000</b>	<b>184.450</b>
<b>CAPITOLUL 2: Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului</b>						
2.1	Cheltuieli pentru asigurarea utilităților necesare obiectivului	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
<b>TOTAL CAPITOL 2</b>		<b>0.000</b>	<b>0.000</b>	<b>0.000</b>	<b>0.000</b>	<b>0.000</b>
<b>CAPITOLUL 3</b>						
<b>Cheltuieli pentru proiectare și asistență tehnică</b>						
3.1	<b>Studii</b>	<b>300.000</b>	<b>57.000</b>	<b>357.000</b>	<b>0.000</b>	<b>357.000</b>
3.1.1	Studii de teren	286.000	54.340	340.340	0.000	340.340
3.1.1.1	Studiu geotehnic	60.000	11.400	71.400	0.000	71.400
3.1.1.2	Studiu topografic	226.000	42.940	268.940	0.000	268.940
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	6.000	1.140	7.140	0.000	7.140
3.1.3	Alte studii specifice	8.000	1.520	9.520	0.000	9.520
3.2	Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize, acorduri si autorizatii	240.000	45.600	285.600	0.000	285.600
3.3	Expertizare tehnică	78.000	14.820	92.820	0.000	92.820
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
3.5	<b>Proiectare</b>	<b>1,326.591</b>	<b>252.052</b>	<b>1,578.643</b>	<b>1,423.943</b>	<b>154.700</b>
3.5.1	Tema de proiectare	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
3.5.3	Studiu de fezabilitate / documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	120.000	22.800	142.800	0.000	142.800
3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor / acordurilor / autorizațiilor	10.000	1.900	11.900	0.000	11.900
3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	30.000	5.700	35.700	35.700	0.000
3.5.6	Proiect tehnic de execuție	1,166.591	221.652	1,388.243	1388.243	0.000
3.6	<b>Organizarea procedurilor de achiziție</b>	<b>54.000</b>	<b>10.260</b>	<b>64.260</b>	<b>64.260</b>	<b>0.000</b>
3.7	<b>Consultanță</b>	<b>442.200</b>	<b>84.018</b>	<b>526.218</b>	<b>526.218</b>	<b>0.000</b>
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	221.100	42.009	263.109	263.109	0.000
3.7.2	Auditul financiar	221.100	42.009	263.109	263.109	0.000
3.8	<b>Asistență tehnică</b>	<b>884.394</b>	<b>168.035</b>	<b>1,052.429</b>	<b>1,052.429</b>	<b>0.000</b>
3.8.1	Asistența tehnică din partea proiectantului	442.197	84.017	526.214	526.214	0.000

3.8.1.1	pe perioada de execuție a lucrărilor	397.977	75.616	473.593	473.593	0.000
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	44.220	8.402	52.621	52.621	0.000
3.8.2	Dirigenție de șantier	442.197	84.017	526.214	526.214	0.000
<b>TOTAL CAPITOL 3</b>		<b>3,325.185</b>	<b>631.785</b>	<b>3,956.970</b>	<b>3,066.850</b>	<b>890.120</b>
<b>CAPITOLUL 4</b>						
<b>Cheltuieli pentru investiția de bază</b>						
4.1	Construcții și instalații	88,439.396	16,803.485	105,242.881	105,242.881	0.000
4.1.1	Terasamente	1,899.414	360.889	2,260.302	2,260.302	0.000
4.1.2	Suprastructura	35,103.540	6,669.673	41,773.212	41,773.212	0.000
4.1.3	Amenajare trotuare și piste de bicicliști	6,576.919	1,249.615	7,826.533	7,826.533	0.000
4.1.4	Parcări	469.350	89.176	558.526	558.526	0.000
4.1.5	Scurgerea apelor	4,717.031	896.236	5,613.267	5,613.267	0.000
4.1.6	Lucrări de consolidare și amenajări hidrotehnice	24,655.072	4,684.464	29,339.536	29,339.536	0.000
4.1.7	Semnalizare rutiera și siguranța circulației	682.613	129.696	812.309	812.309	0.000
4.1.8	Lucrări de artă	14,335.458	2,723.737	17,059.195	17,059.195	0.000
4.2	Montaj utilaj tehnologice	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
4.4	Utilaje fără montaj și echipamente de transport	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
4.5	Dotări	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
4.6	Active necorporale	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
<b>TOTAL CAPITOL 4</b>		<b>88,439.396</b>	<b>16,803.485</b>	<b>105,242.881</b>	<b>105,242.881</b>	<b>0.000</b>
<b>CAPITOLUL 5</b>						
<b>Alte cheltuieli</b>						
5.1	Organizare de șantier	884.394	168.035	1,052.429	1,052.429	0.000
5.1.1	Lucrare de construcții	884.394	168.035	1,052.429	1,052.429	0.000
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării șantierului	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului:	972.259	184.729	1,156.988	0.000	1156.988
5.2.1	Comisioanele și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
5.2.2	Cota aferentă Inspectoratului de Stat în Construcții pentru controlul calitatilor lucrarilor de constructii	447.390	85.004	532.394	0.000	532.394
5.2.3	Cota aferentă Inspectoratului de Stat în Construcții pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrarilor de constructii	72.479	13.771	86.250	0.000	86.250
5.2.4	Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC	447.390	85.004	532.394	0.000	532.394
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire / desființare	5.000	0.950	5.950	0.000	5.950
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute: 5% din [Cap,1.2, 1.3, 1.4, 2, 3.5, 3.8, 4]	4,488.049	852.729	5,340.779	0.000	5,340.779
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	21.000	3.990	24.990	0.000	24.990
<b>TOTAL CAPITOL 5</b>		<b>6,365.702</b>	<b>1,209.483</b>	<b>7,575.186</b>	<b>1,052.429</b>	<b>6,522.757</b>
<b>CAPITOLUL 6</b>						
<b>Cheltuieli pentru probe tehnologice și teste și predare la beneficiar</b>						
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
6.2	Probe tehnologice și teste	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
<b>TOTAL CAPITOL 6</b>		<b>0.000</b>	<b>0.000</b>	<b>0.000</b>	<b>0.000</b>	<b>0.000</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>98,285.283</b>	<b>18,674.204</b>	<b>116,959.487</b>	<b>109,362.160</b>	<b>7,597.327</b>
<b>Din care C + M</b>		<b>89,478.790</b>	<b>17,000.970</b>	<b>106,479.760</b>	<b>106,295.310</b>	<b>184.450</b>

Data: 23.03.2018

Intocmit

RIA DESIGN CONSULTING SRL



Beneficiar / Investitor

BENEFICIAR: UAT CONSILIUL JUDETEAN BUZĂU