

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
„Reabilitare DJ 203A, km. 15+000-22+000,
Batogu - Murgești - Livada, județul Buzău”

Consiliul Județean Buzău,
Având în vedere:

- expunerea de motive a Președintelui Consiliului Județean Buzău, înregistrată sub nr. 7530/23.05.2018;
- raportul Direcției pentru administrarea patrimoniului și investiții, înregistrat sub nr. 7531/23.05.2018;
- avizul de legalitate al Secretarului Județului Buzău dat pe proiectul de hotărâre;
- avizul Comisiei tehnico-economice a Consiliului Județean Buzău nr. 142/21.05.2018
- 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 „Reabilitare DJ 203A, km 15+000-22+000, Batogu-Murgești-Livada, 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 „Reabilitare DJ 203A, km 15+000-22+000, Batogu-Murgești-Livada, județul Buzău”, după cum urmează:

- a) Valoarea totală inclusiv TVA - 13.179.368,00 lei
din care:
- C+M: 12.417.818,00 lei;
- Durata de execuție a lucrărilor: 12 luni;

b) Date tehnice ale investiției:

Caracteristici tehnice și parametri specifici obiectivului de investiții – DJ 203A	
Clasa tehnică	IV
Lungime drum	7,275.21 m (inclusiv lungimea podurilor și a rampelor de racordare cu terasamentele)
Lățime platformă drum	8.00 m
Lațime parte carosabilă	6.00 m
Lațime bandă de încadrare consolidată	2x0.50 m
Lațime acostamente neconsolidate	2x0.50 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 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

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.

2.Indicatorii tehnico-economici:

2.1. Valoarea totală a investiției - Costul total al investiției conform Devizului general este: 13,179.368 mii lei cu TVA, respectiv 2,831,472 euro cu TVA, din care valoarea lucrărilor de C+M este de 12,417.818 mii lei cu TVA, echivalentul a 2,667,859 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 6-10cm.

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 1-4%, cu unele declivități mai mari pe zone restrânse (declivități excepționale peste 8% până la 12%).

Schimbările de pantă nu sunt racordate conform reglementărilor în vigoare, elementele geometrice necesitând unele corecții pe alocuri. Se vor evita însă lucrările costisitoare și exproprierile, astfel în cât lucrările se vor limita la ampriza drumului existent.

În secțiune transversală drumul are în mare parte platforma marginată de vegetație, cu lățimea cuprinsă între 7.50-8.00 m. Partea carosabilă are o lățime între 5.50-6.00m, existând lățimi variabile, în general în rambleu și pe zone scurte în profil mixt, elementele geometrice în profil transversal nefiind în totalitate corect definite. Drumul traversează și zone cu construcții amplasate pe ambele părți ale drumului. Având în vedere că drumul prezintă o structură rutieră neomogenă, partea carosabilă nu are o lățime definită clară, standardizată, mai ales că acostamentele nu sunt definite în totalitate..

Din constatările făcute la fața locului a rezultat faptul că dispozitivele de colectare, dirijare și evacuare a apei existente în prezent sunt colmatate. Acestea nu asigură o scurgere a apelor eficientă astfel încât prezența apei în corpul drumului duce la degradarea continuă a acestuia.

Deci drumul din punct de vedere al structurii rutiere are un sistem rutier flexibil, cu îmbrăcăminte asfaltică. În principal se observă defecțiuni de suprafață (D.S.R.) respectiv suprafață exudată și defecțiuni ale îmbrăcămînții asfaltice (D.I.S.R.) respectiv vâluriri și refulări, suprafață cu ciupituri, încrețită și peladă, într-o proporție de aproximativ 30%. Aceste defecțiuni vor fi tratate prin dispunerea frezării suprafeței asfaltice. În conformitate cu tabelul 2 al aceluiași normativ aceste defecțiuni sunt considerate defecțiuni ușoare sau mijlocii.

Sunt identificate defecțiuni ale structurii rutiere (D.S.T.R) și defecțiuni ale complexului rutier (D.C.R.), respectiv fisuri și crăpături, faianțări, gropi și degradări din îngheț-dezghet, pe o suprafață de aproximativ 30%. Având în vedere că aceste degradări sunt clasificate ca defecțiuni grave, se vor trata prin înlocuire totală sistem rutier cu aplicarea soluției prezentate mai jos pentru sisteme rutiere noi.

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

În urma investigațiilor în teren pentru drumurile studiate capacitatea portantă este MEDIOCRĂ. Datorită defecțiunilor 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 măsuratori 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	802,644
Lucrări de scurgere a apelor	222,260	72,068

standard cost indicativ SCOST-07/MDRT

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

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 1,700 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.

Lucrările proiectate se încadrează pe traseul existent al drumului.

— caracteristicile tehnice

Lungime drum reabilitat: 7,275.21 m.

Platformă reabilitată = 8.00m pe 7,275.21m

Parte carosabilă reabilitată = 2x3.00m

Ax în plan

Traseul proiectat are o lungime totală de 7,275.21 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 60 Km/h. Lucrările 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 12%. 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 racordurilor 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 60 Km/h.

Axa în plan și profilul longitudinal respecta prevederile STAS 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 1.00 m pe fiecare parte, asigurându-se o platformă de 8.00m, cu pantă în acoperiș, astfel:

Drum de clasă tehnică IV:

Platformă: 8.00m

Parte carosabilă: 2x3.00m

Acostamente: 2x1.00m (din care 2x0.50m consolidate cu același sistem rutier ca pe partea carosabilă – bandă de încadrare)

Panta transversală pe partea carosabilă: 2,5% (pantă în acoperiș)

— soluțiile tehnice propuse

Sistemul rutier

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

Pentru partea carosabilă din împietruire

- 4 cm BA16/BAR16 (BA16rul)
- 6 cm BAD20 (BAD20leg)
- 2-4cm frezare

Pentru acostament cu lățimea de 1.00 m

- 10 cm piatră spartă

Pe sectoarele asfaltate cu defecte majore aceasta se va decapa. Suprafața rezultată, atât după frezare, cât și suprafețele existente împietruite se vor scarifica după care se va realiza sistemul rutier de mai sus.

Fundația va fi realizată după cum urmează:

- 25 cm fundație de piatră spartă 0-63 conform SR EN 13242+A1
- 25 cm fundație de balast conform SR EN 13242+A1

Acest sistem rutier se aplică pe o suprafață de 30% din totalul modernizat.

Bordura existentă va fi eliminată pentru a permite realizarea benzii de încadrare consolidată. Gropile rezultate din scoaterea bordurilor se vor completa cu piatră spartă peste care se vor aplica straurile asfaltice din cale curentă.

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, pe zone cu declivități sub 0.3% și peste 2% și la traversarea localităților
- Rigole carosabile pe zone unde spațiul este limitat (200m în localitatea Murgești).
- șanțuri de pământ în afara localităților
- Scurgere liberă

Au fost identificate 6 podețe noi dintre care 4 se vor înlocui și 2 se vor menține. Se propune realizarea 4 podețe noi.

Astfel elementele de scurgere a apelor și elementele de siguranță rutieră sunt:

Santuri si rigole						
st		dr		Lst	Ldr	tip
14870	15375	14870	15375	505	505	pereat
15375	15700	15375	15700	325	325	pamant
15700	16500	15700	16500	800	800	pereat
16500	18600	16500	18950	2100	2450	pereat
18600	19250	18950	19200	scurgere liberă		
19250	19600	19200	19700	350	500	pereat
19725	21200			1475	0	pereat
21200	22142	21200	22142	942	942	pamant
Total sant				6497	5522	
Total pereat				9485		
Total pamant				2534		

parapet		
st		dr
1450		1300
Total parapet		2750

Podete			
Nou	14+875	tub1000	NOU
Existent	15+025	tub1000	se inlocuieste
Existent	15+190		se menține
Existent	15+870	tub1000	se inlocuieste
Nou	16+150	tub1000	NOU
Existent	16+225	P2m	se inlocuieste
Existent	16+500	P2m	se inlocuieste

Existent	16+640		se menține
Nou	17+375	tub1000	NOU
Nou	18+170	P2m	NOU

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

Pentru podețele existente care se mențin se propune curățarea și decolmatarea lor, fără alte lucrări speciale. Se vor reface timpanele pentru toate locațiile podețelor existente.

Pastrarea continuitatii dispozitivelor de scurgerea a apelor, in dreptul drumurilor laterale si a acceselor la proprietati se va face prin podete tubulare Ø300 mm.

Elemente de siguranță rutieră

Se propune completare zonele cu parapeti lipsă .

Se vor dispune parapeti noi cu grad de protecție H3. Deformabilitatea acestora va fi maxim W5.

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

Trotuare și parcări

Nu se vor face intervenții la trotuare și nu sunt propuse trotuare noi.

Parcărilor 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 parcări de lungă durată.

Lucrări de consolidare

Au fost identificate 3 zone cu potențial de alunecare și o zonă cu tasare (cedare) pe verticală a complexului rutier.

Zonele cu alunecări de teren sunt:

- Km 17+450
- Km 19+200
- Km 19+850

Pe aceste zone se va dispune un zid de sprijin de gabioane cu înălțime maximă de 2.00 m, amplasat în trepte, la baza taluzului de rambleu. Taluzul cedat va fi completat cu o mască drenantă din piatră brută. Pe aceste zone se vor amplasa parapeti de siguranță. Lungimea de aplicabilitate a lucrărilor este de 50-60m

La km 18+170 este identificată o cedare pe verticală a complexului rutier. Pe această zonă se va decapa integral sistemul rutier, se va realiza o extrasăpătură pe o adâncime de 1.00m și se va completa cu piatră brută. În această locație va fi amplasat un podeț nou cu deschiderea de 2.00m pentru preluarea și deversarea apelor. Piatra brută se va amplasa pe o geogrilă triaxială.

Pod km 17+500

Podul are o deschidere de 31.00m și o lungime totală de 55.14m. este format din grinzi tip I cu înălțime 2.10m, amplasate câte 4 în secțiune

transversală

LUCRARI DE REPARATII SI CONSOLIDARE: - reparatii cu mortare speciale la intradosul placii monolite - reparatii locale cu mortare speciale la elevatiile infrastructurilor - reparatii la scari si casiuri - cale noua: hidroizolatie, protectie, imbracaminte, trotuare si dispozitive de acoperire a rosturilor de dilatare - guri de scurgere - parapete pietonale si parapete directionale noi

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 (fara TVA)	TVA 19%	Valoare (inclusiv TVA)
	Mii lei	Mii lei	Mii lei
TOTAL	11,093.910	2,085.458	13,179.368
din care: C + M	10,435.142	1,982.677	12,417.818

6. Alte informații necesare susținerii lucrării.

Având în vedere faptul că proiectul propus se încadrează în categoria "lucrărilor 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 inspecții 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	(%)	-0.18%	RRF/C	N/A	RRF/K

Valoare actuală netă	(Lei)	-4,782,190.04	VAN/C	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. 7530/23.05.2018

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 „Reabilitare DJ 203A, km 15+000 - 22+000, Batogu-Murgești-Livada, județul Buzău”

Consiliul Județean Buzău implementează proiectul „Reabilitare DJ 203A, km 15+000-22+000, Batogu-Murgești-Livada, județul Buzău”, având ca scop realizarea lucrărilor de reabilitare a unui sector de drum care este parte componentă a drumului județean DJ 203A. Proiectul are în vedere reabilitarea 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.

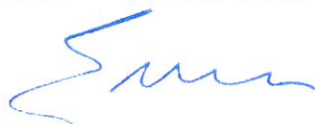
Documentația tehnico-economică - faza Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenții a primit avizul nr. 142/21.05.2018 al Comisiei tehnico - economice a Consiliului Județean Buzău

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. 7531/23.05.2018

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 „Reabilitare DJ 203A, km 15+000 - 22+000, Batogu-Murgești-Livada, județul Buzău”

Consiliul Județean Buzău implementează proiectul „Reabilitare DJ 203A, km 15+000-22+000, Batogu-Murgești-Livada, județul Buzău”, având ca scop realizarea lucrărilor de reabilitare a unui sector de drum care este parte componentă a drumului județean DJ 203A. Proiectul are în vedere reabilitarea 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 Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenții- 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. 142/21.05.2018 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

