

ROMÂNIA



Județul GIURGIU
CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI GIURGIU

HOTĂRÂRE

privind aprobarea documentației tehnico – economice pentru obiectivul de investiții „Reconfigurare zonă adiacentă Blocuri A1, A2, A3 Bulevardul Decebal”

CONSILIUL LOCAL AL MUNICIPIULUI GIURGIU
întrunit în ședință extraordinară,

Având în vedere:

- expunerea de motive a Primarului municipiului Giurgiu, înregistrată la nr.34.143/01.08.2018;
- raportul de specialitate al Direcției Tehnice, înregistrat la nr.34.154/01.08.2018;
- raportul comisiei buget - finanțe, administrarea domeniului public și privat;
- prevederile art.44, alin.(1) din Legea nr.273/2006 privind Finanțele Publice Locale, cu modificările și completările ulterioare și ale 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.36, alin.(2), lit.,b” și alin.(4), lit.,d” și art.45, alin.(2), lit.,a” din Legea nr.215/2001, republicată, privind Administrația Publică Locală, cu modificările și completările ulterioare,

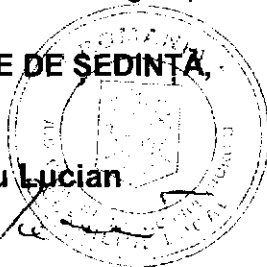
HOTĂRĂȘTE:

Art.1. Se aprobă documentația tehnico-economică pentru obiectivul de investiții „Reconfigurare zonă adiacentă Blocuri A1, A2, A3 Bulevardul Decebal”, conform anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2. Prezenta hotărâre se va comunica Instituției Prefectului – Județul Giurgiu în vederea exercitării controlului cu privire la legalitate, Primarului municipiului Giurgiu, Direcției Economice și Direcției Tehnice din cadrul Aparatului de specialitate al Primarului municipiului Giurgiu, pentru ducerea la îndeplinire.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

Neacșu Lucian



CONTRASEMNEAZĂ,
SECRETAR,

Băiceanu Liliana

Giurgiu, 13 august 2018
Nr. 316

Adoptată cu un număr de 14 voturi pentru, din totalul de 14 consilieri prezenți

PRIMĂRIA MUNICIPIULUI GIURGIU
Nr. 34.143/01.08.2018

EXPUNERE DE MOTIVE

Având în vedere că starea tehnică a obiectivelor de investiții este necorespunzătoare, străzile și aleile existente prezentând o stare avansată de degradare, trotuarele existente sunt insuficiente și deasemenea degradate, iar spațiile verzi sunt neamenajate

Căile de acces și parcările au o zestre existentă alcătuită din placa de beton, sub care a fost întâlnit un strat de umplutură alcătuită din placa de beton, sub care a fost întâlnit un strat de umplutură alcătuită din pietriș, cărămizi, praf argilos, iar în rosturile dintre dale a crescut vegetație.

Proiectul propune devoltarea unui amplasament în vederea edificării unor sisteme de spații de agrement și zone verzi, cu utilizarea maximă a spațiului.

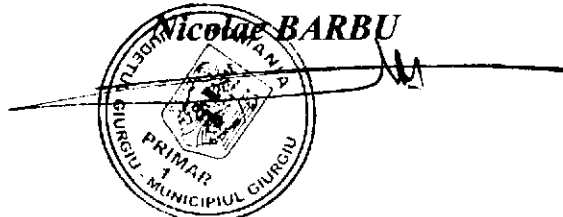
Prin reamenajarea spațiului se propune dotarea locurilor de joacă cu echipamente de ultimă generație destinate copiilor, amenajarea de platforme și căi de acces; se vor amenaja trotuarele și spațiile verzi. Prin proiect se prevede și modernizarea părții carosabile.

Astfel că, în vederea eliminării stării de disconfort a locuitorilor Municipiului Giurgiu și ținând cont de prevederile art. 125 alin(1) din legea 215/2001 republicată, privind Administrația Publică Locală, propun inițierea unui proiect de hotărâre, cu următoarea titulatură:

Aprobarea documentației tehnico-economice, pentru obiectivul de investiții "Reconfigurare zonă adiacentă blocuri A1, A2, A3, Bd. Decebal"

Direcția Tehnică prin Biroul Investiții Întocmire Devize și Autorizare Lucrări Publice de Investiții, va întocmi Raportul de specialitate și va redacta Proiectul de hotărâre pe care le va susține în fața Comisiei de buget-finanțe, administrarea domeniului public și privat, pentru avizare.

PRIMAR
Nicolae BARBU



The stamp is circular with the text "ROMANIA" at the top, "GIURGIU - MUNICIPIUL GIURGIU" at the bottom, and "PRIMAR" in the center. A signature is written over the stamp.

**DIRECTIA TEHNICĂ , BIROUL INVESTIȚII,
ÎNTOCMIRE DEVIZE ȘI AUTORIZARE LUCRĂRI
PUBLICE DE INVESTIȚII
Nr. 34.154/01.08.2018**

RAPORT DE SPECIALITATE

TEMEIUL DE FAPT

Prin Expunerea de motive nr. 34.143/01.08.2018, Primarul municipiului Giurgiu a inițiat Proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice , pentru obiectivul de investiții “ *Reconfigurare zonă adiacent blocuri A1, A2, A3, Bd. Decebal* ”.

TEMEIUL DE DREPT

Conform art. 44 din Legea nr. 215/2001 modificată privind administrația publică locală Biroul Investiții, Întocmire Devize și Autorizare Lucrări Publice de Investiții, în calitate de compartiment de resort a analizat și elaborat prezentul raport în termenul prevăzut de lege.

ARGUMENTE DE OPORTUNITATE

Având în vedere starea îmbrăcăminții rutiere, care este degradată, ca urmare a îmbătrânirii ei, a creșterii continue a cerințelor traficului rutier cu privire la confortul și siguranța circulației, datorită inexistenței unui sistem de colectare a apelor de suprafața care să funcționeze și nedrenării apei din zonele înconjurătoare sau aflate în corpul drumului.

Proiectul de hotărâre are ca obiect principal de reglementare *aprobarea documentației tehnico-economice, pentru obiectivul de investiții “ Reconfigurare zonă adiacentă blocuri A1, A2, A3, Bd. Decebal ”*

REGLEMENTĂRI LEGALE INCIDENTE

Proiectul de hotărâre are ca temei special de drept prevederile:

- Art.36, alin.4, lit.d din Legea nr. 215/2001, privind administrația publică locală, modificată și completată;

- Art.44, alin.1, din Legea nr. 273/2006, privind finanțele publice locale, modificată și completată;
- Prevederile H.G. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice;

CONCLUZII ȘI PROPUNERI

Proiectul de hotărâre întrunește condițiile legale și de oportunitate și propunem dezbateră și aprobarea sa în ședința Consiliului local.

**VICEPRIMAR,
DR. DRAGOMIR ION**



**DIRECTOR EXECUTIV,
LEAFU MARIUS**



Beneficiar: Municipiul Giurgiu
 Executant:
 Proiectant: Colia VENTOR Grup SRL
 Obiectivul: Reconfigurare zona Blocuri A1,A2,A3

ANEXA LA HELM NR. 316/13.08.2018.

DEVIZ GENERAL privind cheltuielile necesare realizarii

In lei/euro la cursul 4.5 lei/euro din data de 25/06/2018

Nr.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (cu TVA)
		Lei	Lei	Lei
1	2	3	4	5
CAPITOL 1				
Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului				
1.1	Obtinerea terenului	0.00	0.00	0.00
	Amenajarea terenului	0.00	0.00	0.00
	Amenajari pentru protectia mediului si aducerea terenului la starea initiala	0.00	0.00	0.00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protectia utilitatilor	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 1		0.00	0.00	0.00

CAPITOL 2				
Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului de investitii				
TOTAL CAPITOL 2		0.00	0.00	0.00

CAPITOL 3				
Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica				
3.1	Studii	2,500.00	475.00	2,975.00
3.1.1	Studii de teren	2,500.00	475.00	2,975.00
3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	0.00	0.00	0.00
3.1.3	Alte studii specifice	0.00	0.00	0.00
3.2	Documentatii-suport si cheltuieli pentru obtinerea de avize, acorduri si autorizatii	0.00	0.00	0.00
3.3	Expertizare tehnica	0.00	0.00	0.00
3.4	Certificarea performantei energetice si auditul energetic al cladirilor	0.00	0.00	0.00
3.5	Proiectare	18,200.00	3,458.00	21,658.00
3.5.1	Tema de proiectare	0.00	0.00	0.00
3.5.2	Studiu de fezabilitate	0.00	0.00	0.00
3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentatie de avizare a lucrarilor de interventii si deviz general	0.00	0.00	0.00
3.5.4	Documentatiile tehnice necesare in vederea obtinerii avizelor/acordurilor/autorizatiilor	0.00	0.00	0.00
3.5.5	Verificarea tehnica de calitate a proiectului tehnic si a detaliilor de executie	1,200.00	228.00	1,428.00
3.5.6	Proiect tehnic si detalii de executie	17,000.00	3,230.00	20,230.00
3.6	Organizarea procedurilor de achizitie	0.00	0.00	0.00
3.7	Consultanta	0.00	0.00	0.00

In lei/euro la cursul 4.5 lei/euro din data de 25/06/2018

Nr.	Denumirea capitolelor si subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (cu TVA)
		Lei	Lei	Lei
1	2	3	4	5
3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investitii	0.00	0.00	0.00
3.7.2	Auditul financiar	0.00	0.00	0.00
3.8	Asistenta tehnica	7,500.00	1,425.00	8,925.00
3.8.1	Asistenta tehnica din partea proiectantului	0.00	0.00	0.00
3.8.1.1	pe perioada de executie a lucrarilor	0.00	0.00	0.00
3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse in programul de control al lucrarilor de executie, avizat de cate Inspectoratul de Stat in Constructii	0.00	0.00	0.00
3.8.2	Dirigentie de santier	7,500.00	1,425.00	8,925.00
TOTAL CAPITOL 3		28,200.00	5,358.00	33,558.00

CAPITOL 4				
Cheltuieli pentru investitia de baza				
	Constructii si instalatii	652,035.98	123,886.84	775,922.82
4.1.1	Ob.01 A1,A2,A3	652,035.98	123,886.84	775,922.82
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice si functionale	0.00	0.00	0.00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care necesita montaj	0.00	0.00	0.00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice si functionale care nu necesita montaj si echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5	Dotari	0.00	0.00	0.00
4.6	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 4		652,035.98	123,886.84	775,922.82

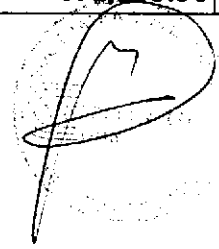
CAPITOL 5				
Alte cheltuieli				
5.1	Organizare de santier	32,624.72	6,198.70	38,823.42
5.1.1	Lucrari de constructii si instalatii aferente organizarii de santier	19,200.00	3,648.00	22,848.00
5.1.2	Cheltuieli conexe organizarii santierului (2.0% din C+M)	13,424.72	2,550.70	15,975.42
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	5,369.89	0.00	5,369.89
5.2.1	Comisioanele si dobanzile aferente creditului bancii finantatoare	0.00	0.00	0.00
5.2.2	Cota aferenta ISC pentru controlul calitatii lucrarilor de constructii (0.2% din C+M)	1,342.47	0.00	1,342.47
5.2.3	Cota aferenta ISC pentru controlul statului in amenajarea teritoriului, urbanism si pentru autorizarea lucrarilor de constructii (0.1% din C+M)	671.24	0.00	671.24
5.2.4	Cota aferenta Casei Sociale a Constructorilor - CSC (0.5% din C+M)	3,356.18	0.00	3,356.18
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme si autorizatia de construire/desfiintare	0.00	0.00	0.00
5.3	Cheltuieli diverse si neprevazute (2.0% din C+M)	13,424.72	2,550.70	15,975.42
5.4	Cheltuieli pentru informare si publicitate	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 5		51,419.33	8,749.39	60,168.72

In lei/euro la cursul 4.5 lei/euro din data de 25/06/2018

Nr.	Denumirea capitolului si subcapitolului de cheltuieli	Valoare (fara TVA)	TVA	Valoare (cu TVA)
		Lei	Lei	Lei
1	2	3	4	5

CAPITOL 6				
Cheltuieli pentru probe tehnologice si teste				
6.1	Pregatirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00
6.2	Probe tehnologice si teste	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOL 6		0.00	0.00	0.00

TOTAL Reconfigurare zona Blocuri A1,A2,A3	731,655.31	137,994.23	869,649.54
TOTAL Constructii+Montaj	671,235.98	127,534.84	798,770.82



Director

Sef proiect

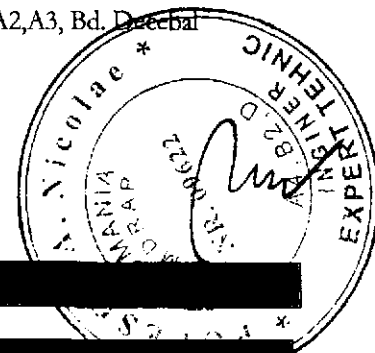
Ofertant



Grup

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal

MEMORIU TEHNIC



1. GENERALITATI

1.1 DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTITII

“Documentație tehnico-economică pentru reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal.”

1.2 TITULARUL INVESTITIEI

PRIMARIA MUNICIPIULUI GIURGIU
Bulevardul București, Nr. 49 - 51
Tel informatii Primarie: +40 246 213 588;
Fax: +40 246 215 405;
Email: primarie@primariagiurgiu.ro
Romania.

1.3 ELABORATORUL DOCUMENTATIEI

SC Colia VENTOR Grup SRL
Str. Domnita Ralu, Nr.8A, Afumati, Ilfov
Telefon: 0765.474.670
E-mail: office@ventorgrup.ro

2. DATE GENERALE, DESCRIEREA LUCRĂRIILOR CARE FAC OBIECTUL AUTORIZĂRII

2.1. AMPLASAMENTUL, TOPOGRAFIA ACESTUIA, TRĂSĂRILE LUCRĂRIILOR

a) Descrierea amplasamentului

Terenul propus spre modernizare este amplasat pe Str. Decebal, din orașul Giurgiu, Municipiul Giurgiu, în vecinătatea blocurilor A1, A2, A3 din orașul Giurgiu.

Orașul Giurgiu este amplasat în extremitatea sudică a României, pe malul stâng al Dunării, într-o zonă mlăștinoasă (actualmente asecată), la 65 km sud de capitala București, formând o Euroregiune cu orașul vecin, bulgar, Ruse (Pyce).

Orașul se află atât în Câmpia Burnazului, cât și în Lunca Dunării, solul fiind nisipos.

Accesul rutier este asigurat prin DN5 (E70, E85) București - Giurgiu - vama - Bulgaria; DN6 București - Alexandria - Craiova - Timisoara; DN61 Ghimpati - (A1) (DN7) Gaesti; DN5c Giurgiu - Zimnicea; DN58 Giurgiu - Ghimpati - (DN6 -Alexandria, Bucuresti; DN61 -Gaesti); DN41 (Giurgiu)- Plopsoru-Oltenita.



GRUP

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal

Terenurile ce fac obiectul prezentei investitii si care urmeaza a fi amenajate, fac parte din domeniul public, aflandu-se in administratia locala. Nu sunt necesare expropriieri, scoateri din circuit agricol etc.

Starea tehnica a obiectivelor existente este necorespunzatoare, strazile si aleile existente prezentand o stare avansata de degradare, trotuarele existente sunt insuficiente si deasemenea degradate, iar spatiile verzi sunt neamenajate.

Căile de acces si parcările au o zestre existentă alcătuită din placa de beton, sub care a fost întâlnit un strat de umplutura alcătuită din pietriș, cărămizi, praf argilos, iar in rosturile dintre dale a crescut vegetație.

Proiectul propune dezvoltarea unui amplasament in vederea edificării unor sisteme de spații de agrement si zone verzi, cu utilizarea maxima a spatiului.



Pentru reamenajarea zonei se propune dotarea locurilor de joacă cu echipamente de ultimă generație destinate copiilor, amenajarea de platforme și căi de acces; se vor amenaja trotuarele și spațiile verzi. Prin proiect se prevede si modernizarea părții carosabile.

b) Topografia

Topografia este o ramură a geodeziei care se ocupă cu tehnica măsurătorilor unei porțiuni a scoartei Pământului, cu determinarea poziției elementelor scoartei terestre pe suprafețe mici (considerate plane), precum si cu tehnica reprezentării grafice sau numerice a suprafețelor măsurate, în scopul întocmirii de hărți si planuri.

Pentru proiectul de fata au fost realizate ridicari topografice, necesare proiectarii, in urma carora au fost intocmite planuri de specialitate.

S-a realizat o deplasare pe teren a unei echipe de topografi pentru executarea masuratorilor topografice pentru a aduce produsele livrate la nivelul de detaliu necesar predarii documentatiei solicitate.



GRUP

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal

Masuratorile au fost efectuate in sistem de coordonate STEREO 1970, iar la birou au fost determinate coordonatele tuturor punctelor culese în teren și s-a realizat planul de situație cu programe CAD. S-a constituit o retea de indesire si ridicare utilizand tehnologia GPS prin metoda statica. Precizia de determinare a punctelor GPS prin metoda statica fiind de $\pm 1,5$ cm.

c) *Trasarea lucrarilor*

Trasarea lucrărilor se va face cu convocarea tuturor factorilor implicati in realizarea investitiei: beneficiar, proiectant, constructor.

In baza proiectului predat, trasarea se va face prin materializarea punctelor caracteristice pentru fiecare element constructiv al obiectivului.

2.2. CLIMA SI FENOMENELE NATURALE SPECIFICE

Din punct de vedere meteo-climatic, Municipiul Giurgiu apartine unui sector cu clima continentală (tinutul climatic al Campiei Romane). Are o evidenta omogenitate teritoriala, datorata uniformitatii reliefului de campie.

Se caracterizeaza prin veri foarte calde, cu cantitati medii de precipitatii nu prea importante, care cad, in mare parte, sub forma de averse si prin ierni relativ reci, marcate la intervale neregulate, atit de viscole puternice, cat si de incalziri frecvente, care determina discontinuitatea in timp si spatiu a stratului de zapada.

In extremitatea sudica a judetului se individualizeaza topoclimatul specific al luncii Dunarii, cu veri mai calduroase si ierni mai blande decat in restul cimpiei.

Temperatura aerului prezinta o descrestere latitudinala sesizabila, determinata de scaderea de la sud spre nord a intensitatii radiatiei solare globale. Astfel, temperatura medie anuala depaseste $11,0^{\circ}\text{C}$, in lunca Dunarii ($11,3^{\circ}\text{C}$ la Giurgiu) si coboara pina aproape de $10,5^{\circ}\text{C}$, in extremitatea de N si de V ale judetului.

Mediile lunii celei mai calde (iulie), scad, de asemenea, de la S ($23,2^{\circ}\text{C}$ la Giurgiu) catre N ($22,7^{\circ}\text{C}$ la Ghimpati).

Mediile lunii celei mai reci, ianuarie, pun in evidenta rolul latitudinii, combinat cu cel al altitudinii, fiind de $-2,5^{\circ}\text{C}$ la Giurgiu si de sub $-3,3^{\circ}\text{C}$ pe cimpia ceva mai inalta din partea nordica a judetului ($-3,2^{\circ}\text{C}$ la Ghimpati).

Maximele absolute inregistrate de-a lungul intregii perioade de observatii climatologice au atins $42,8^{\circ}\text{C}$ la Giurgiu (7 august 1896). Minimele absolute ale aceleiasi perioade au fost de $-30,2^{\circ}\text{C}$ la Giurgiu (6 februarie 1954).

Numarul mediu al zilelor cu inghet variaza in concordanta cu ceilalti parametri ai temperaturii aerului, fiind mai redus in topo-climatul mai adapostit si mai cald in lunca Dunarii (97.3 zile la Giurgiu).

Precipitatiile atmosferice

Prezinta diferentieri cantitative si calitative nesemnificative, datorate pe de o parte intinderii mici a judetului, iar pe de alta parte, uniformitatii reliefului de cimpie.

Cantitatile medii anuale totalizeaza $553,0$ mm (la Giurgiu). Cantitatile medii lunare cele mari mari cad in luna ianuarie, ele fiind de $80,4$ mm (la Giurgiu) iar cele mai mici se inregistreaza in februarie, ele insumand $29,0$ mm la Giurgiu.

Stratul de zapada



GRUP

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal

Are o distributie discontinua atat in teritoriu, cat si in timp, pe de o parte datorita vanturilor puternice care spulbera si troienesc zapada si pe de alta parte, frecventelor intervale de moina.

Durata medie anuala a stratului de zapada este cuprinsa intre 40.0 zile, in partea sudica a judetului (40.5 zile la Giurgiu) si cca. 50.0 zile in nord.

Grosimea medie decadala a stratului de zapada este maxima in luna ianuarie, cand se ridica la cca. 10.0 cm in partea nordica a judetului si coboara sub 8.0 cm in partea sudica, la Giurgiu.

Vanturile

Sunt slab influentate de relieful uniform, vitezele raman insa relativ mari, iar directiile relativ constante. Se constata totusi canalizarea curentilor de aer in lungul fluviului, frecventele maxime revenind vanturilor de SV (20.0%) si NE (18.6%), urmate de cele din SE (10.0%) si E (9.0%).

Frecventa medie anuala a calmului vantului este mai mare in lunca adapostita a Dunarii (cca. 15 % La Giurgiu).

2.3. GEOLOGIA SI SEISMICITATEA

Amplasamentul se afla in perimetrul marii unitari Platforma Moesica.

Depozitele acoperitoare cuaternare sunt de origine fluviala din perioada Holocen superior reprezentate prin depozite loessoide apartinand terasei inferioare a Dunarii, cu depozite nisipoase in baza. Aceste depozite au grosimi de 13 - 18 m, fiind constituite structural din doua complexe litologice: complexul bazal, alcatuit din nisipuri si pietrisuri, si complexul superior, predominant argilos-prafos (depozite loessoide, local macroporice).

Depozitele cuaternare sunt dispuse discordant, datorita eroziunii masive din Lunca Dunarii, pe roci stancoase, reprezentate de calcare cretacice, ce alcatuiesc roca de baza din amplasamentul studiat.

Din punct de vedere morfologic, zona amplasamentului se afla la contactul a doua mari unitati: Campia Burnasului si Terasele Dunarii.

Campia Burnasului are aspectul unui camp inalt, cu o latime de cca. 2 ... 3 km in partea estica si de cca. 26 km in partea vestica.

Campia Burnas este situata intre Cilistea, Arges si lunca Dunarii si domina, prin versanti abrupti, unitatile vecine. Este o cimpie de tip tabular, care se inalta la o cota de 80-90 m, deasupra nivelului marii, fiind adanc fragmentata de paraie si ogase, dirijate mai ales catre Cilistea. Pe partile netede prezinta si crovuri mari de tip gavan, iar pe latura dunareana se dezvoltă terasa a IV-a a Dunarii (cu inaltime de 55 m), denumita si terasa Greaca, precum si cea cu inaltime de 12-20 m (denumita Gaujani-Vieru).

La contactul vailor cu Stratele de Fratesti apar izvoare bogate (in mod obisnuit pe laturile de N si S ala campiei).

Intregul camp este delimitat de versanti abrupti cu inaltime de 40...70 m. Podul campului prezinta o panta generala dinspre nord spre sud, respectiv de la cote de + 90 m la cote de + 75...80 m d.n.M.N.

Terasele Dunarii situate pe rama sudica a Campiei Burnasului, coboara in trepte de la altitudini de cca. +70 m la + 15...18 m: terasa T. 1 cu altitudinea de +70...75 m; terasa T.2, cu altitudinea de +55... 65 m; terasa T.3, cu altitudinea de +33...40 m; terasa T.4 cu altitudinea de +18... 25 m si



GRUP

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal

terasa T.5 cu altitudinea cea mai joasa. Terasa T.4 are cea mai mare extindere, dezvoltandu-se intre localitatile Pietrosani si Bancasa, podul terasei avand latimi de 7...8 km.

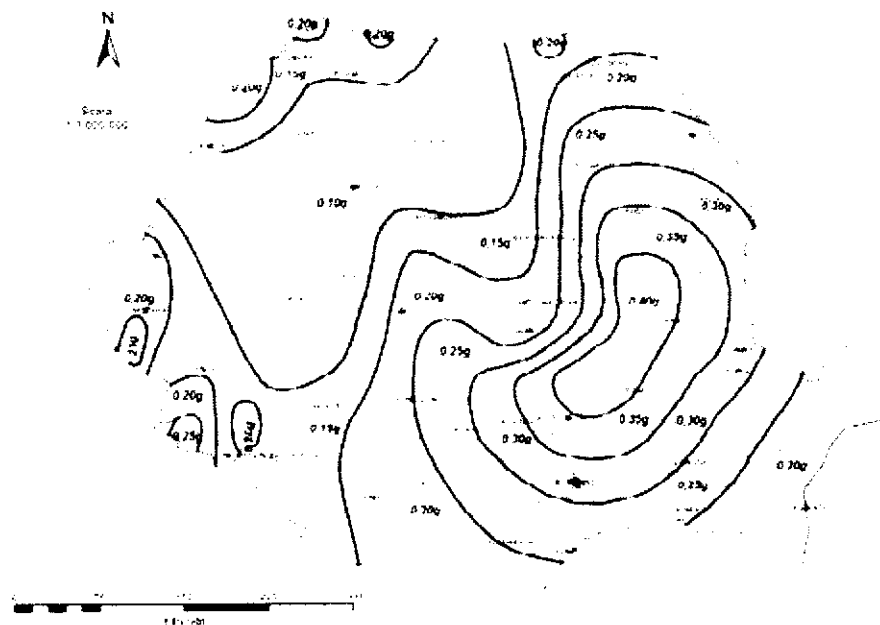
Energia de relief a campiei este mare, trecerea de nivel de cca. 35.. 40 m facandu-se pe o distanta decca. 280...300m.

Lunca Dunarii, extinsa de la satul Pietrisu pana la localitatea Greaca, are o latime de 3-8 km si altitudini absolute de 14-18 m; o serie de grinduri situate la V de Gostinu ating insa pana la 20 m. Se subdivide in trei subunitati: Lunca Pasarea (la V de Slobozia), Lunca Creaca (la E de Branistea) si Lunca Giurgiului care este foarte ingusta si situata intre primele doua.

Perimetrul cercetat, ce face obiectul acestei documentatii apartine, din punct de vedere geomorfologic, Campiei Burnasului.

Din punct de vedere al normativului "Cod de proiectare seismica - partea 1, P100-1/2013", intensitatea pentru proiectare a hazardului seismic este descrisa de valoarea de varf a acceleratiei terenului, a_g (acceleratia terenului pentru proiectare) determinata pentru intervalul mediu de recurenta de referinta (IMR) de [225] ani, cu 20% probabilitate de depasire in 50 de ani.

Zonarea teritoriului dupa valorile de varf ale acceleratiei terenului pentru proiectare a_g cu IMR=225ani (P100-1/2013)

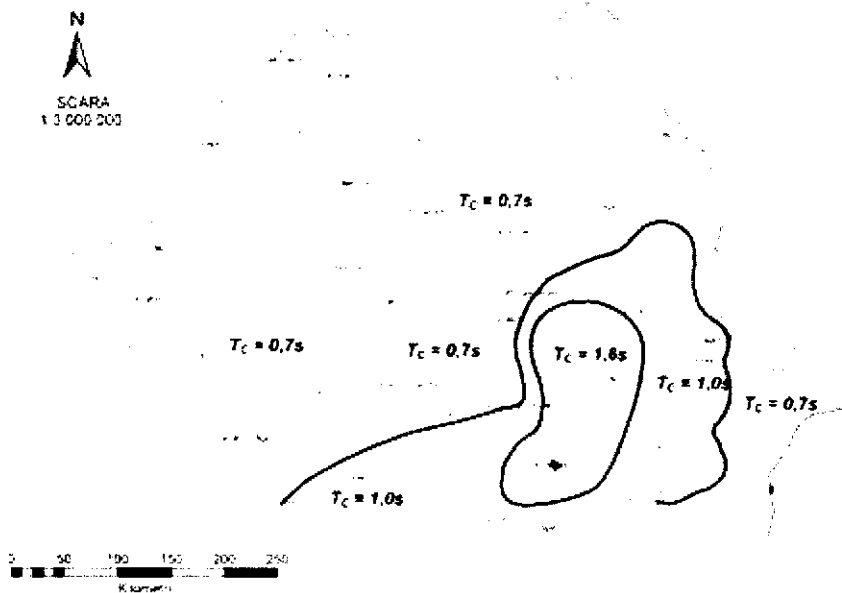


Zonarea teritoriului dupa perioada de colt a spectrului de raspuns T_c (P100-1/2013)



GRUP

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal



In cazul zonei in discutie, acceleratia ag are valoarea 0.30g. Perioada de control (colt) a spectrului de raspuns recomandata pentru proiectare este $T_c = 1.6s$.

Conform SR 11100/1-93, amplasamentul studiat este incadrat in zona de macroseismicitate 81, pe scara MSK (unde indicele 1 corespunde unei perioade medii de revenire de 50 ani).

In vederea identificarii alcatuirii sistemului rutier au fost efectuate 2 foraje geotehnice, iar stratificatia existenta este urmatoarea: pana la adancimea de 0.18 m a fost descrisa o placa de beton sub care a fost intalnit un strat de umplutura. Sub acesta, de la 0.80 m (F1) si 0.70 m (F2) si pana la 2.00 m a fost descris un stat de praf argilos, cafeniu-galbui, vartos, cu oxizi de fier si de mangan.

La momentul executiei investigatiei geotehnice, in niciunul dintre foraje nu a fost interceptata apa subterana (pana la adancimea maxima investigata - 2.00 m).

In conformitate cu prevederile PD177-2001: "Normativ pentru dimensionarea sistemelor rutiere sup/e si semirigide", STAS 1709/2-90: "Prevenirea si remedierea degradarilor din inghet-dezghet" si STAS 2914-84: "Lucrari de drumuri. Terasamente", tipurile de roci intalnite in forajele geotehnice executate, pana la adancimea de maxim 2.00 m fata de nivelul terenului, se incadreaza astfel: P4 (praf argilos).

Dupa indicele de umiditate Thornthwaite (I_m), perimetrul cercetat se incadreaza, conform STAS 1709/1-90, in tipul climacteric I.

Conform PD 177 -2003 regimul hidrologic corespunzator conditiilor hidrologice va fi considerat regimul hidrologic 1 - conditii hidrogeologice favorabile.

Modulul de elasticitate dinamic la nivelul terenului de fundare, va avea valoarea $E_p = 70$ MPa pentru pamanturi de tip P4, tip climacteric I si regim hidrologic 1.

Coeficientul Poisson pentru pamanturi P4 este 0,35 (conform tabel 3, PD 177-2003), iar adancimea maxima de inghet este cuprinsa intre 0,70-0,80 m, conform STAS 6054/84.

2.4. CATEGORIA DE IMPORTANTA A OBIECTIVULUI

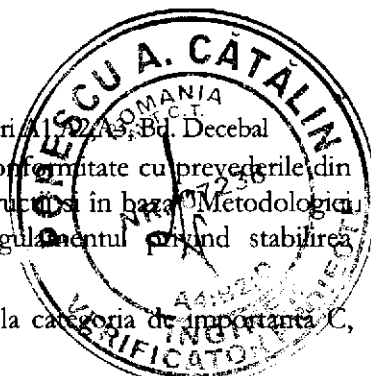


GRUP

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1, A2, A3, B4, Decebal

Alegerea categoriei de importanta a constructiei s-a facut in conformitate cu prevederile din Legea nr. 10 actualizata cu Legea 163/2016 privind calitatea în construcții și în baza "Metodologiei de stabilire a categoriei de importantă a construcțiilor" din "Regulamentul privind stabilirea categoriei de importantă a construcțiilor".

Lucrarea ce face obiectul acestei documentatii se încadrează la categoria de importanta C, constructii de importantă normală.



3. MEMORII PE SPECIALITĂȚI

a) MEMORIU LUCRARI DE DRUM

Prioritățile care au evidențiat necesitatea realizării investitiei sunt:

- creșterea capacității portante a carosabilului;
- realizarea unui acces sigur și permanent la rețeaua de strazi existentă în zonă;
- reducerea consumurilor de carburanți, lubrifianti, piese de schimb;
- reducerea costurilor de exploatare;
- diminuarea gradului de poluare;
- crearea unei zone de recreere prin amenajarea locului de joaca, etc.

Deasemenea necesitatea realizării investitiei s-a datorat starii tehnice a obiectivelor existente necorespunzatoare, strazile si aleile existente prezentand o stare de degradare, trotuarele existente fiind insuficiente si deasemenea degradate, iar spatiile verzi neamenajate.

In cadrul proiectului se vor amenaja trotuare, spatii verzi, amenajare platforme si cai de acces (se refac locurile de parcare), se prevad elemente noi recreative pentru spatiul de joaca (locuri pentru ping-pong, sah, tobogan, balansoar, joc dinamic roata, trenulet, etc., echipamente care lipseau din vechiul cadru de recreere).

Echipamentele specifice zonei de recreere sunt distribuite optimizat astfel incat noul loc de joaca sa ofere confort si relaxare in aer liber mult mai benefic decat cel anterior, asa cum sunt prezentate in cele ce urmeaza.

Astfel se prevad spatii amplasate in zone diferite ale parcului:

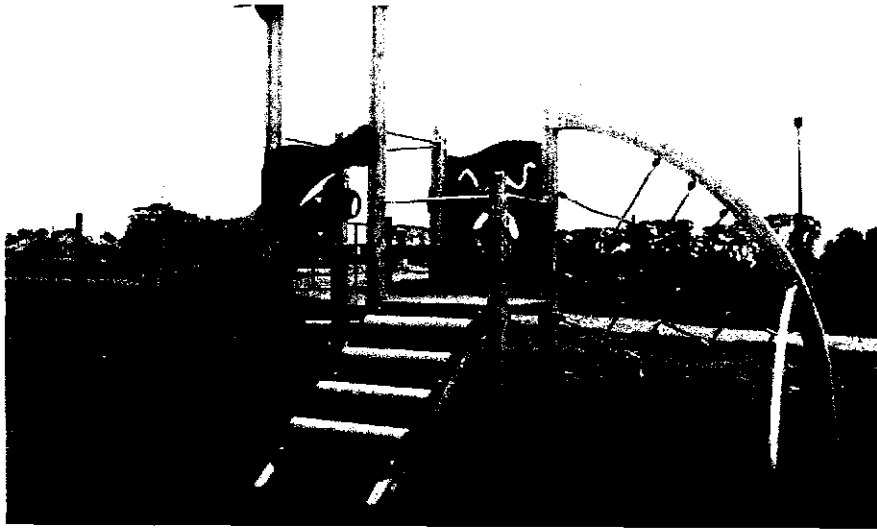
↓ Destinate copiilor cu varsta cuprinsa între 2 și 6 ani:

1. Modul joaca



Grup

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal



2. Modul joaca

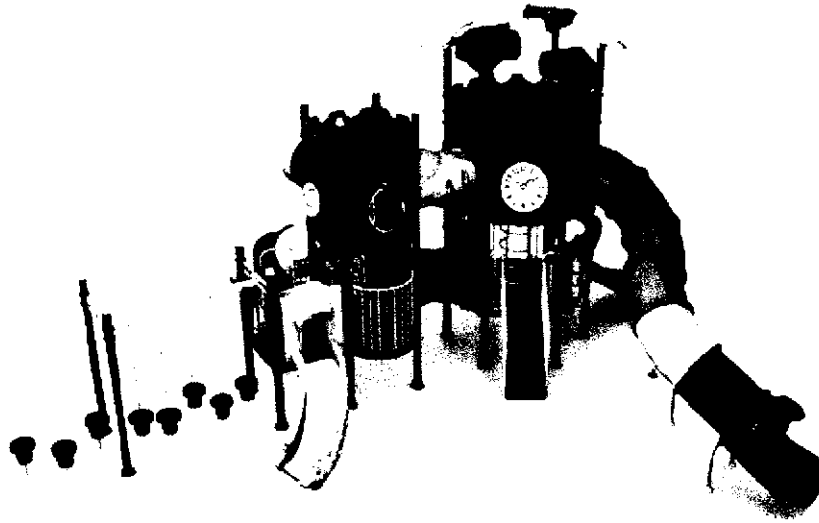


3. Modul joaca

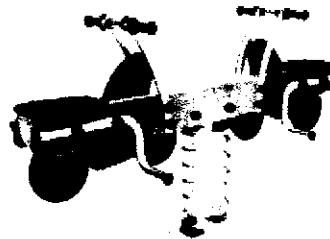


GRUP

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal



4. Balansoar



5. Joc pe arcuri



6. Trenulet

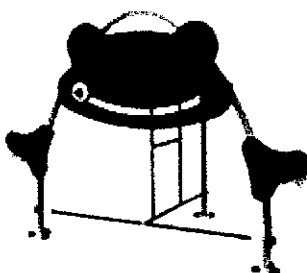


Grup

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal

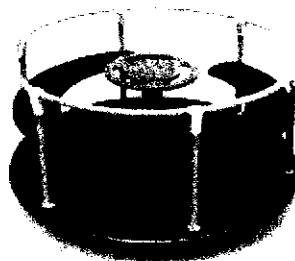


7. Broască



★ Pentru copiii cu varsta cuprinsa intre 6 si 12 ani:

8. Joc dinamic - roată



9. Masă ping - pong

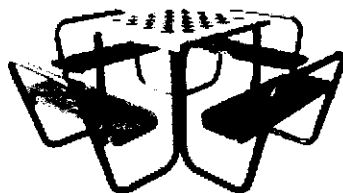


GRUP

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal



10. Masă sah



Imprejmuire



Locul de recreere este separat de trotuarul aferent parcarilor adiacente, sau carosabilului prin bordura prefabricata din beton, iar pentru asigurarea sigurantei persoanelor din interiorul locului de recreere se foloseste pe tot perimetrul parcului imprejmuire din gardulet metalic colorat, ca in exemplul prezentat anterior.

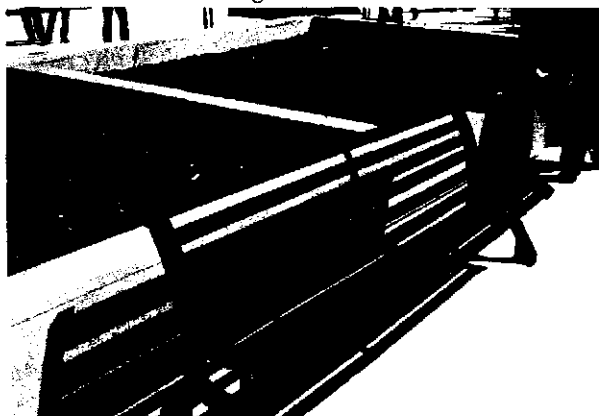
De asemenea pe langa spatiile de joaca amenajate pentru copii, vor fi prevazute banci, cosuri de gunoi precum si o cistea.

Exemplu banca de lemn cu suport metalic



GRUP

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal



Traseul in plan

In plan aleile ce fac parte din reconfigurarea zonei adiacente blocurilor A1, A2, A3, sunt formate din aliniamente si racordari cu arce de cerc, pastrandu-se latimea platformelor carosabile existente.

S-au amenajat 3 cai de acces:

- Calca de acces 1, Ax1 avand lungimea $L=81.960$ m
- Calea de acces 2, Ax2 avand lungimea $L=117.57$ m
- Calea de acces 3, Ax3 avand lungimea $L=21.03$ m.

S-au prevazut 38 locuri de parcare avand fiecare 5.00 m lungime si 2.50 m latime. Parcările vor fi încadrate de borduri din beton de ciment 20x25 cm montate pe fundație de beton.

De asemenea s-a modernizat spatiul de joaca pentru copii, dotat cu diverse echipamente specifice varstei (echipamente prezentate in subcap.anterior).

Profilul longitudinal

Linia rosie urmareste pe cat posibil declivitatile existente; la proiectarea acestora s-a incercat respectarea normativelor in vigoare privind declivitatile, punctele obligatorii si pasul de proiectare; s-au produs corectii de panta si ale curbelor verticale acolo unde a fost posibil.

Prin proiectarea in lung s-a urmarit sa se asigure scurgerea si evacuarea rapida a apelor pluviale de pe carosabil; de asemenea s-a tinut cont de cotele impuse, de racordurile la străzile laterale precum și de necesitatea asigurării accesului la proprietățile adiacente.

Profilul transversal tip

Aleile se vor amenaja pe traseul existent pastrand limitele fronturilor construite existente si a punctelor fixe (stalpi, limite de proprietati, etc.). Panta transversala va fi gen „acoperis „cu valoarea de 2,5% indreptata spre exteriorul carosabilului, conform profilului transversal tip ce se regaseste in documentatie.

Aleile ce fac obiectul de investitie, in functie de detaliile prevazute in proiect cu privire la sistematizarea zonei, pot fi încadrate in conformitate cu prevederile STAS 10144/3-91 „Străzi. Elemente geometrice. Prescripții de proiectare”, capitolul 2, în categoria a III si IV-a.



Asigurarea scurgerii apelor se va efectua în concordanță cu situația străzilor adiacente.

Studiu trafic

Pentru stabilirea sistemului rutier se va avea în vedere "Normativul privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi", indicativ NP 116-04, publicat în Monitorul Oficial, numărul 438 bis din 24 mai 2005.

Conform precizărilor din acest normativ, sistemele rutiere respective se stabilesc pe baza vehiculului greu notat cu V.G. care reprezintă un vehicul cu o greutate pe osie mai mare sau egală cu 50 kN, acesta fiind caracteristic pentru circulație și este un element de referință pentru trafic.

Autovehiculele cu greutatea pe osie mai mare de 50 kN (V.G), fac parte din categoria vehiculelor grele, care definesc traficul greu și foarte greu, motiv pentru care la estimarea traficului stradal de calcul se ajunge la o încadrare în clase de trafic diferite față de clasele de trafic stabilite pe baza vehiculului etalon N115, care se folosește pentru calculul sistemelor rutiere la drumurile naționale, județene și autostrăzi.

Volumul de trafic N_c este redat în milioane osii standard (m.o.s.) pentru vehiculul cu sarcina pe osie de 115 kN, în timp ce traficul pentru străzi, conform normativului menționat mai înainte, este redat în Vehicule Grele de 50 kN pe osie, în media zilnică anuală (M.Z.A. – 50 kN V.G).

Conform tabel 2 din "Normativul privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi", indicativ NP 116-04 se precizează volumul de trafic pentru o perioadă de perspectivă de 10 ani, pentru drumuri exprimat în N_c milioane osii standard (m.o.s.) 115 kN, pe de o parte și volumul de trafic pentru străzi exprimat în milioane osii standard vehicul 115 kN, echivalat cu volumul de trafic pentru străzi exprimat, ca medie zilnică anuală (M.Z.A), Vehicule Grele V.G.) de 50 kN, tot pentru o perioadă de perspectivă de 10 ani, pe de alta parte.

Strazile investigate se încadrează în clasa de trafic „foarte ușor”, traficul de calcul pentru dimensionarea sistemelor rutiere fiind $< 0,15$ m.o.s.

Clase de trafic pentru străzi (perioada de perspectivă = 10 ani)

Trafic drumuri osii 115 kN CD 155-2001 (publicat cu ordin MCT 625/2003 în Monitorul Oficial nr. 786/2003)		Trafic străzi corelare cu echivalare cu vehicule grele (V.G.)		
Clasa de trafic	Volum trafic N_c m.o.s.	Clasa trafic	Volum trafic N_c 115 kN m.o.s.	MZA 50 kN (V.G.)
1	2	3	4	5
Excepțional	3,0 ... 10,0	T0	> 3,0	> 600
Foarte greu	1,0 ... 3,0	T1	1,0 ... 3,0	220 ... 660
Greu	0,3 ... 1,0	T2	0,5 ... 1,0	110 ... 220
Mediu	0,1 ... 0,3	T3	0,3 ... 0,5	70 ... 110
Ușor	0,03 ... 0,1	T4	0,15 ... 0,3	35 ... 70



Grup

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal

Foarte ușor	< 0,03	T5	< 0,15	< 35
-------------	--------	----	--------	------

Sursa: "Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide și suple pentru străzi", Indicativ NP 116-04

Sistemul rutier

In componenta structurii rutiere se vor folosi materiale si tehnologii de executie comune lucrarilor de drumuri, respectiv straturi de balast, straturi asfaltice, etc.

Sistemul rutier aplicat pe partea carosabila/parcari este urmatorul:

- 4 cm beton asfaltic BA16
- 6 cm binder de criblura BAD22.4
- geocompozit cu rol antifisura
- mentinerea structurii existente;

Sistemul rutier aplicat pe zonele unde este necesara largirea partii carosabile/parcarilor sau refacerea zonelor degradate este urmatorul:

- 4 cm beton asfaltic BA16
- 6 cm binder de criblura BAD22.4
- geocompozit cu rol antifisura
- 20 cm beton ciment
- 30 cm balast.

Verificarea structurii rutiere la actiunea inghet – dezghet se va face conform STAS 1709/1/2-90.

Carosabilul va fi încadrat de borduri din beton de ciment 20x25 cm montate pe fundație de beton.

Scurgerea și evacuarea apelor

Scurgerea apei de pe zona studiata se va realiza atat prin panta transversala cat si prin panta longitudinala.

Se prevad geigere si tubulatura specifica pentru colectarea si evacuarea apelor din zona parcarilor/aleilor/trotuarelor.

Amenajare trotuare

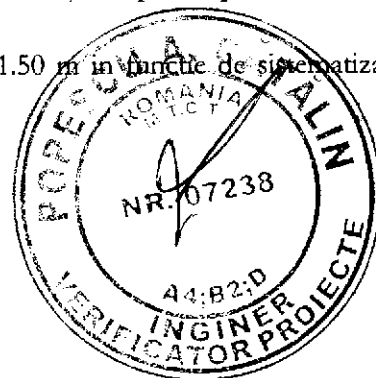
Trotuarele reprezinta parti componente ale strazilor amenajate special pentru circulatia pietonilor.

Se prevad trotuare avand latimea cuprinsa intre 1.00 - 1.50 m in functie de sistematizarea zonei, iar trotuarele adiacente blocurilor vor fi prevazute cu:

- 4 cm strat de uzura BA8 rul 50/70
- 50% reparatii cu beton.

Trotuarele adiacente strazilor sunt prevazute cu:

- 4 cm strat de uzura BA8 rul 50/70
- 10 cm balast stabilizat cu lianti hidraulici





- 15 cm balast.

Trotuarele vor avea panta transversala unică de 2.5 % spre carosabil.

Referitor la borduri, cele mari se monteaza la trotuarele si spatiile verzi care vin in contact cu aleile carosabile, si pe conturul exterior al locului de recreere, iar bordurile mici se monteaza la trotuarele si spatiile verzi care nu vin in contact cu aleile carosabile.

Trotuarul din cadrul zonei de recreere este incadrat cu borduri din tartan, in vederea protectiei la eventualele alunecari/caderi/impiedicari ale copiilor.

Spatiile verzi amenajate se vor realiza prin interventii de sistematizare a terenului existent, profilare in vedera obtinerii unor pante convenabile.

Intersectii

Caile de comunicatie rutiera existente sunt strazi de acces (intrare/iesire) la zona de interes, care se amenajeaza si semnalizeaza corespunzator unui trafic fluid si sigur.

Racordarea cu strazile existente, se va face direct prin intermediul unor arce de cerc, conform piese desenate.

Semnalizarea rutiera

Pentru siguranta circulatiei se realizeaza lucrări de semnalizare verticală (indicatoare de circulatie), în scopul prevenirii posibilelor accidente de circulatie. Indicatoarele rutiere se vor confectiona si monta conform SR 1848/1-2011, SR 1848/2-2011 și SR 1848/3-2008.

O prima etapa de realizare a sigurantei rutiere o constituie semnalizarea prin montarea de indicatoare rutiere conform SR 1848/1-2011, si marcajul pe timpul executiei lucrarii.

În a doua etapa pentru a putea preveni accidentele rutiere si pentru o mai buna orientare se vor realiza atât marcaje longitudinale, cât si marcaje de orientare si informare, de atentionare, etc., conform SR 1848/7-2015.

Breviare de calcul

Breviarele de calcul reprezinta documente justificative pentru dimensionarea elementelor de constructii si instalatii si se elaboreaza pentru fiecare element de constructie in parte.

□ Verificarea la inghet – dezghet

Sistem rutier aplicat pe zonele de largire

Modul de calcul pentru verificarea complexului rutier la actiunea inghet-dezghetului este in conformitate cu STAS 1709/1/2-90.

Sistemul rutier este alcatuit astfel:

- 4 cm beton asfaltic BA16
- 6 cm binder de criblura BAD22.4
- geocompozit cu rol antifisura
- 20 cm beton ciment
- 30 cm balast.



Grup

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal

1. Adâncimea de înghet în complexul rutier

a) Adâncimea de înghet în pământul de fundație "Z" se stabilește pe baza următorilor parametri:

- tipul climatic al zonei: I
- tipul pământului de fundație: P4
- condiții hidrologice ale complexului rutier: 2b - condiții hidrologice mediocre (după execuție)

Adâncimea de înghet este determinată în funcție de indicele de înghet în pământ $I_{med}^{5/30} = 400^{\circ}\text{C} \times \text{zile}$, ținând cont de sistemul rutier nerigid și de clasa de trafic - mediu, ușor, foarte ușor, conform hartilor de zonare a teritoriului României din STAS 1709/1-90, fig. 5.

$Z = 80 \text{ cm}$ - conform fig. 1 din STAS 1709/1-90 (pentru pământ tip P4, tip climatic I, curba nr. 4 din diagrama din fig.1).

b) Grosimea echivalentă a sistemului rutier "He"

Grosimea echivalentă se stabilește pe baza grosimilor straturilor rutiere și a coeficienților de echivalare a capacității de transmitere a căldurii specifice fiecărui material din alcatuirea sistemului rutier.

$$He = 4 \times 0,50 + 6 \times 0,60 + 20 \times 0,45 + 30 \times 0,80 = 38.60 \text{ cm}$$

c) Adâncimea de înghet în complexul rutier "Zcr"

Adâncimea de înghet în complexul rutier se consideră egală cu adâncimea de înghet în pământul de fundație, la care se adaugă un spor al adâncimii de înghet " ΔZ " (determinat de capacitatea de transmitere a căldurii de straturile sistemului rutier).

$$\Delta Z = HSR - He = 60 - 38.60 = 21.40 \text{ cm,}$$

$$Z_{cr} = Z + \Delta Z = 80 + 21.40 = 101.40 \text{ cm}$$

2. Prevenirea degradărilor din înghet-dezghet

Prevenirea degradărilor din înghet-dezghet se face prin verificarea rezistenței la acțiunea înghet-dezghetului a structurii rutiere.

- Gradul de asigurare la patrunderea înghetului în complexul rutier:

$$K = He/Z_{cr} = 38.60/101.40 = 0,38 > 0.30$$



GRUP

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal

0.30 – gradul de asigurare la patrunderea inghetului K, corespunzator pamant tip P4, tip climatic I, sistem rutier rigid, cu strat de beton de ciment in alcatuire (tabel 4, STAS 1709/2-90).

CONCLUZII:

Intrucât gradul de asigurare la patrunderea inghetului in complexul rutier este mai mare decât valoarea limita din tabelul 4, STAS 1709/2-90 rezulta ca sistemul rutier este rezistent la actiunea inghet-dezghetului.

Sistemul rutier este de forma:

- 4 cm beton asfaltic BA16
- 6 cm binder de criblura BAD22.4
- geocompozit cu rol antifisura
- 20 cm beton ciment
- 30 cm balast.

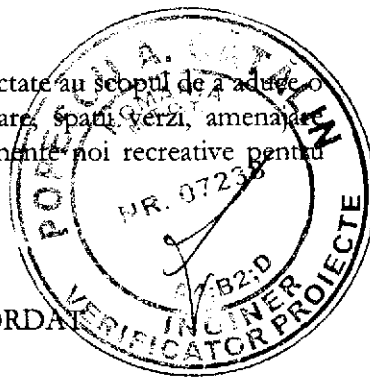
□ **Categoria de importanta a constructiei**

Categoria de importantă a construcției a fost stabilită în conformitate cu “Regulamentul privind stabilirea categoriei de importantă a construcțiilor. Metodologie de stabilire a categoriei de importantă a construcțiilor”.

PROPRIETAR: Primăria Municipiului Giurgiu

ADRESA CONSTRUCȚIEI: Municipiul Giurgiu.

SCURTĂ PREZENTARE A CONSTRUCȚIEI: Lucrările proiectate au scopul de a aduce o imbunatatire majora a functionalitatii zonei prin amenajarea de trotuare, spatii verzi, amenajare platforme si cai de acces (se refac locurile de parcare), se prevad elemente noi recreative pentru spatiul de joaca.



**CATEGORIA DE IMPORTANTĂ
DETERMINAREA PUNCTAJULUI ACORDAT**

Nr.	Factorul determinant		Criteriile asociate		
	K (n)	P (n)	p (i)	p (ii)	p (iii)
1	1	1	1	0	0
2	1	3	4	4	2
3	1	1	2	1	1
4	1	3	6	2	2
5	1	2	2	2	2
6	1	2	4	2	1
TOTAL		12			

Construcția se încadrează în grupa de valori a punctajului din total 6 -17 care corespunde categoriei de importantă NORMALĂ (C).



Evaluarea punctajului fiecarui factor determinant se face pe baza urmatoarei formule:

$P(n) \cdot K(n) = (n) \times p(i)/n(i)$, in care:

$P(n)$ – punctajul factorului determinant (n) ($n=1..6$),

$K(n)$ – coeficient de unicitate, stabilit conform prevederilor pct.19 din cadrul regulamentului mai sus mentionat; de regula pentru asemenea constructie acest coeficient este egal cu 1,

$p(i)$ – punctajul corespunzator criteriilor (i) asociate factorului determinant (n), stabilit conform prevederilor de la pct.18 din cadrul regulamentului mai sus mentionat,

$n(i)$ – numarul criteriilor (i) asociate factorului determinant (n), luate in considerare $n(i) = 3$.

Valoarea punctajului factorului determinant, rezultata din calcul, se rotunjestea la numere intregi, in plus.

4. DATE ȘI INDICI CARE CARACTERIZEAZĂ INVESTIȚIA PROIECTATĂ, CUPRINȘI ÎN ANEXA LA CEREREA PENTRU AUTORIZARE

Zona studiata este localizata in orasul Giurgiu si ocupa o suprafata totala de aproximativ 3795 mp.

Suprafata este aproximativa, valoarea estimativa a acestei suprafete fiind determinata in functie de lucrarile cuprinse in proiect (platforme, parcar, borduri, amenajare trotuare, spatiu verde, etc.).

5. DEVIZUL GENERAL AL LUCRĂRILOR, ÎNTOCMIT ÎN CONFORMITATE CU PREVEDERILE LEGALE ÎN VIGOARE

Devizul General este parte componenta a proiectului prin care se stabileste valoarea totala estimativa a cheltuielilor necesare realizarii obiectivului de investitie.

Devizul General se structureaza pe capitole si subcapitole de cheltuieli. In cadrul fiecarui capitol/subcapitol de cheltuieli se inscriu cheltuieli estimate aferente realizarii obiectelor de investitie din cadrul obiectivului de investitie. Devizul pe obiect stabileste valoarea estimativa a obiectului din cadrul obiectivului de investitie si se obtine prin insumarea valorilor categoriilor de lucrari ce compun obiectul.

Pe parcursul executiei obiectivului de investitie, conform HG 907/2016, devizul general se poate revizui prin grija Beneficiarului investitiei, prin compensarea cheltuielilor intre capitolele /subcapitolele de cheltuieli care intra in componenta lucrarilor de constructii-montaj din devizul general, cu incadrarea in valoarea totala de finantare.

Devizul general se regaseste atasat in cadrul cap.8 Anexe la memoriu.

6. PLAN DE SANATATE SI SECURITATE IN MUNCA

Prevederile comune privind securitatea si sanatatea muncii la executia lucrarilor de drumuri, care au la baza Legea nr. 319/2006 (cu modificarile si completarile ulterioare) privind sanatatea si securitatea in munca, HG nr. 300/2006 privind cerintele de securitate si sanatate pentru santierele temporare sau mobile si Ordinul Ministerului Transporturilor si al Ministerului de Interne nr. 411/08.06.2000, Ordinul 1112/4 aprilie 2000 pentru aprobarea normelor metodologice privind conditiile de inchidere a circulatiei si de instituire a restrictiilor de circulatie in vederea executarii de lucrari in zona drumului public si/sau pentru protejarea drumului, trebuie aplicate si respectate la lucrarea de fata.



GRUP

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal

Respectarea normelor de protectia muncii pe toata perioada executiei lucrarilor reprezinta o obligatie a carei indeplinire revine in exclusivitate Antreprenorului.

Coordonatorul sau coordonatorii in materie de securitate si sanatate in timpul realizarii lucrarii sunt obligati sa supravegheze punerea in aplicare in mod coerent a tuturor masurilor privind securitatea si protectia muncii.

Planul de securitate si sanatate este un document scris care va cuprinde ansamblul de masuri ce vor fi avute in vedere pentru preintampinarea riscurilor ce pot aparea in timpul desfasurarii activitatii pe santier. Planul de securitate si sanatate va fi elaborat de catre constructor, iar acest plan va fi adaptat continutului lucrarii

Acesta va preciza :

- Cerinte de securitate si sanatate aplicabile pe santier;
- Masuri de prevenire necesare pentru reducerea sau eliminarea riscurilor;
- Masuri specifice de securitate in munca pentru lucrarile care prezinta riscuri;
- Masuri de protectie colectiva si individuala.

Planul va contine cel putin urmatoarele:

- Informatii de ordin administrativ care privesc santierul;
- Masuri generale de organizare a santierului stabilite de comun acord de managerul de proiect si coordonatorii in materie de securitate si sanatate;
- Identificarea riscurilor si descrierea lucrarilor care pot prezenta riscuri, masuri de protectie colectiva si individuala;
- Amenajarea si organizarea santierului, modalitati de depozitare a materialelor, amplasarea echipamentelor de munca prevazute de executanti pentru realizarea lucrarilor;
- Obligatii ce decurg din interferenta activitatilor care se desfasoara in perimetrul santierului si in vecinatatea acestuia;
- Masuri generale pentru asigurarea mentinerii santierului in ordine si in stare de curatenie;
- Conditii de manipulare a diverselor materiale;
- Limitarea manipularii manuale a sarcinilor;
- Conditii de depozitare, eliminare sau evacuare a deseurilor si a materialelor rezultate din frezari, spargeri betoane, etc.

Inainte de inceperea lucrarilor pe santier de catre executant, planul propriu de securitate si sanatate al acestuia va fi consultat si avizat de catre coordonatorul in materie de securitate si sanatate pe durata realizarii lucrarii, medicul de medicina muncii si membrii comitetului de securitate si sanatate.

Angajatorul are obligatia generala de a asigura starea de securitate si de a proteja sanatatea muncitorilor; evaluarea riscurilor are drept obiectiv sa permita angajatorului adoptarea masurilor de prevenire/protectie adecvate, cu referire la:



GRUP

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal

- prevenirea riscurilor profesionale;
- formarea muncitorilor;
- informarea muncitorilor;
- implementarea unui sistem de management care sa permita aplicarea efectiva a masurilor necesare.

Evaluarea riscurilor trebuie sa fie structurata astfel incat sa permita muncitorilor si persoanelor care raspund de protectia muncii:

- sa identifice pericole existente si sa evalueze riscurile asociate acestor pericole, in vederea stabilirii masurilor destinate protejarii sanatatii si asigurarii securitatii muncitorilor, in conformitate cu prescriptiile legale;
- sa evalueze riscurile in scopul selectarii optime, in cunostinta de cauza, a echipamentelor, substantelor sau preparatelor chimice utilizate, precum si a amenajarii si a organizarii locurilor de munca;
- sa verifice daca masurile adoptate sunt adecvate;
- sa stabileasca atat prioritatile de actiune, cat si oportunitatea de a lua masuri suplimentare, ca urmare a analizei concluziilor evaluarii riscurilor;
- sa confirme angajatorilor, autoritatilor competente, muncitorilor si/sau reprezentantilor acestora ca toti factorii relevanti, legati de procesul de munca, au fost luati in considerare.

Planul de securitate si sanatate se va afla in permanenta pe santier pentru a putea fi consultat, la cerere, de catre inspectorii de munca, inspectorii sanitari, membrii comitetului de securitate si sanatate in munca sau de reprezentantii lucratorilor, cu raspunderi specifice in domeniul sanatatii si securitatii.

7. URMARIREA COMPORTARII IN EXPLOATARE, INTERVENTIILE IN TIMP SI POSTUTILIZAREA CONSTRUCTIILOR

Urmarirea comportarii in exploatare, interventiile in timp si postutilizarea constructiilor sunt componente ale sistemului calitatii in constructii si se realizeaza in conformitate cu "Regulamentul privind urmarirea comportarii in exploatare, interventiile in timp si postutilizarea constructiilor" aprobat prin HG 766/21 noiembrie 1997, anexa nr.4 si publicata in Monitorul Oficial nr.352 din 10 decembrie 1997.

Scopul urmaririi comportarii in timp a constructiilor este de a obtine informatii in vederea asigurarii aptitudinii constructiilor pentru o exploatare normala, evaluarea conditiilor pentru prevenirea incidentelor, accidentelor si avariilor, respectiv diminuarea pagubelor materiale, de pierderi de vieti si de degradare a mediului (natural, social, cultural) cat si obtinerea de informatii necesare perfectionarii activitatii in constructii. Efectuarea actiunilor de urmarire a comportarii in timp a constructiilor se executa in vederea satisfacerii prevederilor privind mentinerea cerintelor de rezistenta, stabilitate si durabilitate ale constructiilor cat si ale celorlalte cerinte esentiale.

Urmarirea comportarii in exploatare a constructiilor reprezinta o actiune sistematica de observare, examinare, investigare a modului in care raspund (reactioneaza) constructiile in decursul utilizarii lor, sub influenta agentilor de mediu, a conditiilor de exploatare si a interactiunii constructiilor cu mediul inconjurator si cu activitatea utilizatorilor.

Urmarirea comportarii in timp a constructiilor se face prin:



GRUP

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal

- urmarire curenta
- urmarire speciala.

Urmărirea curenta este o activitate de urmarire a comportării construcțiilor care consta din observarea și înregistrarea unor aspecte, fenomene și parametri ce pot semnala modificări ale capacității construcției de a îndeplini cerințele de rezistență, stabilitate și durabilitate.

Urmărirea curenta se efectuează (pe toată durata de existență a construcției) prin examinare vizuală directă și dacă este cazul cu mijloace de măsurare de uz curent permanent sau temporare, în conformitate cu prevederile din cartea tehnică și din reglementările tehnice specifice, pe categorii de lucrări și de construcții - Normativ privind comportarea în timp a construcțiilor indicativ P130 - 1999.

Activitățile de urmarire curenta se efectuează de personalul propriu sau prin contract cu persoane fizice având pregătire tehnică în construcții, cel puțin la nivel mediu.

Activitățile generale de urmarire curenta pe partea de drum cuprind, în funcție de tipul de lucrare verificări de tipul:

- verificări ale degradărilor straturilor sistemului rutier; crașături denivelări, gropi, etc.;
- verificarea șpălării terasamentelor în urma unor calamități naturale;
- verificarea scurgerii apei prin podete după încetarea ploilor din zona la capetele de evacuare, după caz;
- verificarea degradărilor în timp a betonului din podete, accese la proprietăți acolo unde este cazul;
- verificarea gradului de eliberare a secțiunii șantului de aluviuni sau alte materiale depuse în secțiunea de scurgere a apei; etc.

Pentru lucrarea de față ca și activități de urmarire curenta pot fi verificările stratului de uzură în vederea constatării unor eventuale degradări, cum ar fi de exemplu: fisuri, rupturi de margine, gropi, valuriri, etc.

În cazul urmăririi curente a construcțiilor, la apariția unor deteriorări ce se consideră ca pot afecta rezistența, stabilitatea și durabilitatea construcției, beneficiarul lucrării va cere proiectantului o inspecție extinsă asupra construcției respective în conformitate cu articolul 3.1.9. din Normativul privind comportarea în timp a construcțiilor indicativ P 130 - 1999 pentru luarea de decizii de intervenție.

Personalul însărcinat cu efectuarea activității curente va întocmi rapoarte ce vor fi menționate în Jurnalul evenimentelor și vor fi incluse în Cartea Tehnică a construcției.

Urmărirea curenta se efectuează de cel puțin două ori pe an: o dată primăvara și o dată toamna și întotdeauna în urma apariției unor evenimente deosebite (seism, inundații, alunecări de teren, etc) la toate lucrările care fac parte din acest proiect.

Accesul la lucrări în vederea realizării urmăririi curente sau speciale se face cu respectarea normelor de protecție a muncii, de prevenire și stingere a incendiilor, de prim ajutor în vigoare la data efectuării verificărilor de urmarire.

Urmărirea specială cuprinde investigații regulate, periodice, asupra unor parametri ce caracterizează construcția sau anumite părți ale ei, stabiliți din faza de proiectare sau în urma unei expertizări tehnice.

Urmărirea specială se instituie la construcții noi de importanță deosebită sau excepțională, construcții aflate în exploatare, cu evoluție periculoasă, recomandată de rezultatele unei expertize



GRUP

Reconfigurare zona adiacenta blocuri A1,A2,A3, Bd. Decebal

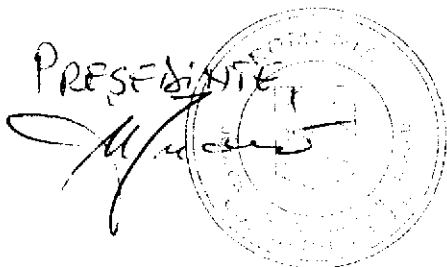
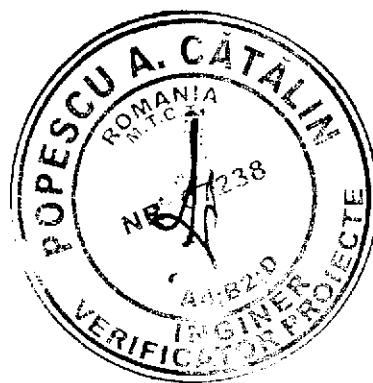
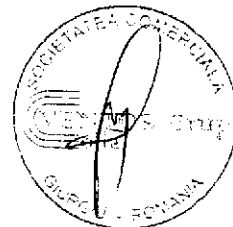
tehnice sau a unei inspectari extinse, precum si la cererea proprietarului, a Inspectiei de Stat in Constructii, Lucrari Publice, Urbanism si Amenajarea Teritoriului sau a organismelor recunoscute de acesta pe domenii de specialitate. In momentul instituirii urmaririi speciale a comportarii constructiilor aceasta va ingloba si urmarirea curenta. Organizarea urmaririi speciale este sarcina proprietarului.

Obiectivele urmaririi speciale a comportarii constructiilor sunt:

- Asigurarea sigurantei si durabilitatii constructiei, prin depistarea la timp a fenomenelor si a zonelor unde apar;
- Supravegherea evolutiei unor fenomene previzibile, cu posibile efecte nefavorabile asupra aptitudinii in exploatare;
- Semnalarea operativa a atingerii creiteriilor de avertizare sau a valorilor limita date de aparatura de masura si control;
- Verificarea eficientei tuturor masurilor de interventie aplicate;
- Verificarea impactului constructiei asupra mediului inconjurator; etc.

Urmarirea speciala se efectueaza pe baza unui proiect de urmarire speciala, elaborat de catre o firma de specialitate in colaborare cu specialisti in domeniul cercetarii experimentale a elementelor si structurilor de constructii si nu numai.

De asemenea proprietarul trebuie sa respecte pe toata durata de viata a constructiei "Normativul de intretinere pentru drumuri – AND 554/ 2002 si "Nomenclatorul activitatilor de administrare, exploatare, intretinere si reparatii drumuri publice" aprobat prin Ordinul ministrului transporturilor nr. 78/1999.



SECRETAR,
[Handwritten signature]