



Studiu de fezabilitate

Stabilirea amplasamentelor coridoarelor de expropriere a terenurilor necesare lărgirii străzilor Ciocârliei (tronson cuprins între Strada Ciutaci și Strada Foișorului), Strada Fortului (colț cu unitatea militară spre centură 2180 ml) și Strada Foișorului (tronson Unitatea Militară – Strada Ciocârliei), Comuna Domnești, Județul Ilfov

Autoritatea contractantă: PRIMĂRIA COMUNEI DOMNEȘTI, ILFOV

Elaborator: S.C. GRAPHIT INNOVATION FACTORY SRL

NR. PR/Anul: 5367 / 2026



A: Piese scrise

(0) Pagina de titlu:

(1) Informatii generale privind obiectivul de investitii

(2) Situatia existenta si necesitatea realizarii lucrarilor de interventie

(3) Identificarea, propunerea și prezentarea a minimum două scenarii/opțiuni tehnico-economice pentru realizarea obiectivului de investiții

(4) Analiza fiecărui/fiecărei scenariu/opțiuni tehnico- economic(e) propus(e)

(5) Scenariul/Opțiunea tehnico-economic(ă) optim(ă), recomandat(ă)

(6) Urbanism, acorduri și avize conforme

(7) Implementarea investiției

(8) Concluzii și recomandări

B: Piese desenate

1. Plan de Situatie Proiectat str. Foișorului (1:500) – PS-01-05;

2. Plan de Situatie Proiectat str. Ciocârliei (1:500) – PS-01-08;

3. Plan de Situatie Proiectat str. Fortului (1:500) – PS-01-11;



PAGINA DE TITLU

Stabilirea amplasamentelor coridoarelor de expropriere a terenurilor necesare lărgirii străzilor Ciocârliei (tronson cuprins între Strada Ciutaci și Strada Foișorului), Strada Fortului (colț cu unitatea militară spre centură 2180 ml) și Strada Foișorului (tronson Unitatea Militară – Strada Ciocârliei), Comuna Domnești, Județul Ilfov

AMPLASAMENTUL: Strada Ciocârliei, Fortului și Foișorului, Comuna Domnești, Județul Ilfov

ORDONATOR PRINCIPAL DE CREDITE: Primăria Comunei Domnești, Șos. Alexandru Ioan Cuza nr. 25-27, județul Ilfov

BENEFICIAR: Comuna Domnești, Șos. Alexandru Ioan Cuza nr. 25-27, județul Ilfov

ELABORATORUL DOCUMENTATIEI: S.C. GRAPHIT INNOVATION FACTORY S.R.L. Drobeta-Turnu Severin, județul Mehedinți

FAZA DE PROIECTARE: Studiu de Fezabilitate



LISTA DE SEMNĂTURI:

ADMINISTRATOR: Aurel-Mihail BĂLOI

COORDONATOR PROIECT: Ing. Daniel DIACONU

PROIECTAT: Ing. Cătălin Melnic

Analist GIS Rafael Gruia

Analist GIS Aurel-Mihail BĂLOI

Data analist Larisa Crangu

Ec. Claudia Diaconu



1. INFORMATII GENERALE PRIVIND OBIECTIVUL DE INVESTITII

1.1. Denumirea obiectivului de investiții: Stabilirea amplasamentelor coridoarelor de expropriere a terenurilor necesare lărgirii străzilor Ciocârliei (tronson cuprins între Strada Ciutaci și Strada Foișorului), Strada Fortului (colț cu unitatea militară spre centură 2180 ml) și Strada Foișorului (tronson Unitatea Militară – Strada Ciocârliei),

Comuna Domnești, Județul Ilfov

1.2. Ordonator principal de credite / investitor COMUNA DOMNEȘTI, JUDEȚUL ILFOV

1.3. Ordonator de credite (secundar / tertiar) (nu este cazul)

1.4. Beneficiarul investiției: COMUNA DOMNEȘTI, JUDEȚUL ILFOV

1.5. Elaboratorul studiului: S.C. GRAPHIT INNOVATION FACTORY S.R.L.

Str. Constantin Brâncoveanu nr. 34, Drobeta Turnu Severin, J25/401/2022,

RO 46339472

2. SITUAȚIA EXISTENTĂ ȘI NECESITATEA REALIZĂRII OBIECTIVULUI/ PROIECTULUI DE INVESTIȚII

2.1. Concluziile studiului de fezabilitate - Nu este cazul

2.2. Prezentarea Contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante, structuri instituționale și financiare

Modernizarea și dezvoltarea transportului trebuie abordate plecând de la principiul asigurării siguranței și securității. România trebuie să se alătore în acest domeniu infrastructurii europene și mondiale ținând cont de nevoile specifice românilor. Ne dorim ca în viitor, prin infrastructura dezvoltată, să ajutăm economia, turismul, de a avea o legătură rapidă între orașele României cu Europa și întreaga lume. Dezvoltarea economică a României poate fi sustenabilă prin dezvoltarea infrastructurii de transport. România trebuie să valorifice proiectele de infrastructură actuale sau aflate în derulare și să găsească soluții de transport noi, performante.

Principiile unui transport puternic, european, trebuie să respecte:

- Asigurarea siguranței și securității pentru călători și pentru marfă, printr-un management de calitate și prin proceduri clare și operaționale.
- Creșterea beneficiilor pentru utilizatori, prin satisfacerea nevoilor de mobilitate și transport, creșterea confortului, asigurarea serviciilor de urgență și salvare în cazul catastrofelor naturale, accesibilitatea pentru persoanele vârstnice sau cu mobilitate redusă.
- Coeziunea și conectivitatea regională, prin reducerea decalajelor dintre regiuni.
- Eficiența, prin eliminarea blocajelor, interconectarea tuturor modurilor de transport, promovarea unui transport de bună calitate, aplicarea tehnologiilor inovatoare.
- Durabilitatea, prin promovarea transporturilor nepoluante, cu emisii reduse de gaze cu efect de seră și gaze reduse de dioxid de carbon.

Obiectivul principal al Strategiei Guvernului în domeniul transporturilor îl reprezintă asigurarea infrastructurii și serviciilor, ca suport al activității economice și sociale pentru îmbunătățirea calității vieții. Pentru atingerea acestui obiectiv general și a obiectivelor specifice din toate domeniile de transport, vor fi susținute măsuri generale și acțiuni obligatorii precum:

- Creșterea competitivității între modurile de transport.
- Îmbunătățirea serviciilor de transport prin investiții în materiale rulante.
- Modernizarea stațiilor de cale ferată.
- Modernizarea porturilor și aeroporturilor.
- Infrastructură rutieră de înaltă calitate.
- Extinderea transportului multimodal.

Transporturile reprezintă o piatră de temelie a integrării europene și sunt vitale pentru libera circulație a persoanelor, a serviciilor și a bunurilor. Sectorul contribuie major la economia europeană, reprezentând peste 9 % din valoarea adăugată brută din UE (contribuția

la economie). În 2016, numai serviciile de transport reprezentau o valoare adăugată brută de aproximativ 664 de miliarde EUR, cu locuri de muncă pentru circa 11 milioane de persoane.

Pentru realizarea investițiilor în infrastructura de transport, este general acceptat faptul că acestea trebuie ghidate după o strategie de dezvoltare a sectorului. Există mai mulți factori care influențează calitatea unei strategii de dezvoltare a infrastructurii de transport. Astfel, o strategie de dezvoltare a infrastructurii de transport trebuie să fie stabilă în timp, adecvată nevoilor, sustenabilă financiar, acceptată din perspectiva impactului asupra mediului și echilibrată din perspectiva accesibilității teritoriale.

Măsura 1.4. Modernizarea/reparația capitală/reabilitarea drumurilor locale, conform tipologiei specificate la pct. 5 din anexa nr. 3 la Hotărârea Guvernului nr. 152/2022 cu privire la aprobarea Regulamentului privind gestionarea mijloacelor financiare ale FNDRL, pentru intervențiile orientate spre repararea capitală, modernizarea sau reabilitarea:

- a) reparația capitală a drumurilor comunale și străzilor principale, inclusiv a sectoarelor de drumuri publice în limita hotarului administrativ, clasificate ca drumuri regionale „G” și drumuri locale de interes raional/municipal „L”.
- b) modernizarea sau reabilitarea drumurilor comunale și străzilor secundare;
- c) reabilitarea sau construcția căilor/platformelor pietonale de acces către instituțiile publice.

În acest context cel mai important este faptul că: infrastructura supusă intervențiilor trebuie să fie în proprietate publică a unităților administrativ-teritoriale de nivelul I sau în proprietate publică a statului, transmisă în posesie temporară către autoritățile publice locale de nivelul I.

2.3. Analiza situației existente și identificarea deficiențelor

Comuna Domnești este o unitate teritorial administrativă din România, poziționată în vestul județului Ilfov la circa 10-15 km de orașul București. Comuna se învecinează cu următoarele spații administrativ-teritoriale:

- ❖ la N: comuna Chiajna;
- ❖ la NE: comuna Bragadiru;
- ❖ la E: municipiul București;
- ❖ la S: comuna Clinceni;
- ❖ la NV: Comuna Ciorogarla;
- ❖ la V: comuna Buturugeni și Gradinari, jud Giurgiu.

Comuna Domnești are o suprafață de circa 3717 ha și o populație ce înregistrează o creștere de la 6237 locuitori, conform recensământului efectuat în anul 2002 la 8682 de locuitori în 2011. În ultimii 10 ani s-au efectuat investiții repetate în extinderea și amenajarea rețelelor de alimentare cu apă, canalizare și infrastructură rutieră.

Strada Fortului, este situată în comuna Domnești, în partea de NE a acesteia, pornind din Drumul național de Centură a Municipiului București și ajungând până la intersecția cu strada Foișorului. Are un aliniament aproximativ rectiliniu, din ea pornind în stânga și în dreapta mai multe străzi secundare ce deservește zone rezidențiale în expansiune. Deservește un cartier rezidențial aflat în expansiune, cu un trafic auto și pietonal în creștere. Această zonă

a localității se află într-un amplu proces de sistematizare, dorindu-se a se face mai multe investiții de către autoritatea locală în infrastructura de transport. Pentru asigurarea fluenței traficului auto preconizat precum și a capacității de transport se dorește stabilirea coridorului de teren necesar pentru realizarea investiției propuse. Strada Fortului este o stradă cu lățimi variabile, delimitată de proprietăți private, cu construcții rezidențiale sau terenuri agricole.

Strada Ciocârliei, este situată în zona de nord a localității Domnești, pornind din Strada Ciutaci. Această zonă a localității se află într-un amplu proces de sistematizare, dorindu-se a se face mai multe investiții de către autoritatea locală în infrastructura de transport. Pentru asigurarea fluenței traficului auto preconizat precum și a capacității de transport se dorește stabilirea coridorului de teren necesar pentru realizarea investiției. Strada Ciocârliei este o stradă parțial modernizată, prezentând lățimi variabile.

Strada Foișorului, este situată în zona de nord a localității Domnești. Această zonă a localității se află într-un amplu proces de sistematizare, dorindu-se a se face mai multe investiții de către autoritatea locală în infrastructura de transport. Pentru asigurarea fluenței traficului auto preconizat precum și a capacității de transport se dorește stabilirea coridorului de teren necesar pentru realizarea investiției. Strada Foișorului este o stradă parțial modernizată, prezentând lățimi variabile.

În acest moment străzile nu sunt amenajate ca sistem rutier și sistematizate ca geometrie, fiind realizată din pământ în amestec cu balast în cea mai mare parte și cu un sistem rutier cu o fundație din balast și piatră spartă și două straturi de mixturi asfaltice. Străzile prezintă un aliniament linear, iar intersecțiile la 90° necesită o viteză mica de deplasare (25 km/h).

Traficul rutier generează consumuri ridicate de combustibili, gaze cu efect de seră, pulberi dar și vibrații și zgomote la un nivel ridicat și periculos pentru riverani.

2.4. Analiza cererii de bunuri și servicii inclusiv prognoze pe termen mediu și lung privind evoluția cererii, în scopul justificării necesității obiectivului de investiții - Nu este cazul

2.5. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Creșterea atractivității investițiilor pe teritoriul localității Domnești nu se poate realiza decât prin amenajarea unei infrastructuri adecvate. Infrastructura de transport reprezintă una dintre cele mai importante componente. Astfel că amenajarea infrastructurii străzii Fortului, Foișorului și Ciocârliei poate conduce la dezvoltarea rezidențială și industrială a zonei și la îmbunătățirea condițiilor de trai și a parametrilor de mediu zonali. Corelarea investițiilor în unități noi de învățământ, de îngrijire a vârstnicilor și a altor activități privind cultura și sănătatea populației rezidente vor dezvolta armonios localitatea.

3. IDENTIFICAREA, PROPUEREA SI PREZENTAREA A MINIM DOUĂ SCENARII/OPTIUNI TEHNICO –ECONOMICE PENTRU REALZAREA OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

3.1. Particularități ale amplasamentului

a) descrierea amplasamentului (localizare - intravilan/extravilan, suprafața terenului, dimensiuni în plan);

Lungime traseu supus lucrarilor

Strada Fortului = 2178,00 m

Strada Foișorului = 861,63 m

Strada Ciocârliei = 1545,00 m

Lungime de traseu care se desfășoară în localitate

Strada Fortului = 2178,00 m

Strada Foișorului = 861,63 m

Strada Ciocârliei = 1545,00 m

Lungime de traseu care se desfășoară în afara localității = 0,000 km

Sectoarele de drum propuse a se amenaja se află în întregime pe teritoriul administrativ al comunei Domnești, județul Ilfov și se racordează la rețeaua stradală principală a localității.

Suprafata ocupata de ampriza sectorului de drum studiat este de:

Strada Fortului = 19.375,00 mp

Strada Foișorului = 7.219,00 mp

Strada Ciocârliei = 13.002,00 mp

b) relațiile cu zone învecinate, accese existente și/sau căi de acces posibile; Intreruperea circulației pe acest tronson implica restricționarea accesului în cadrul stației de betoane din imediata apropiere. Realizarea unui access temporar sau organizarea lucrărilor încât accesul să se poate efectua este posibil.

c) orientari propuse fata de punctele cardinale si fata de punctele de interes natural sau construite

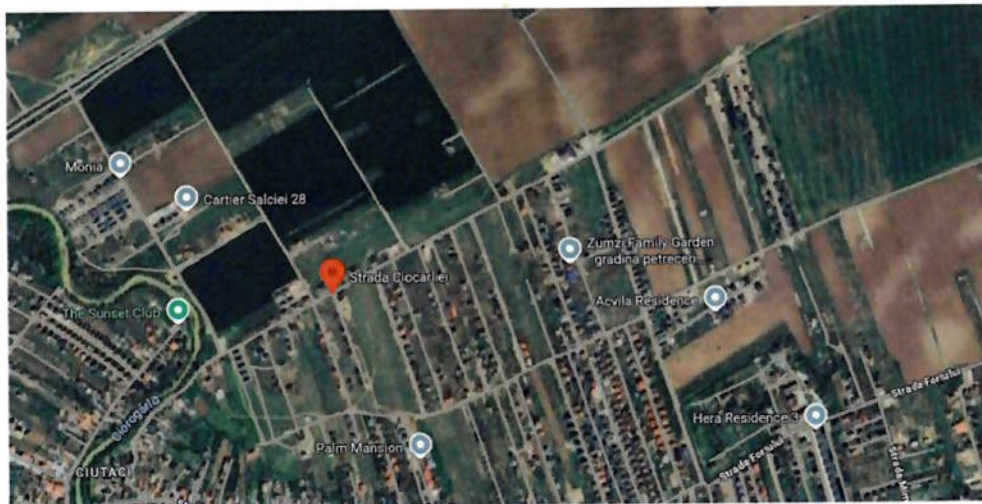
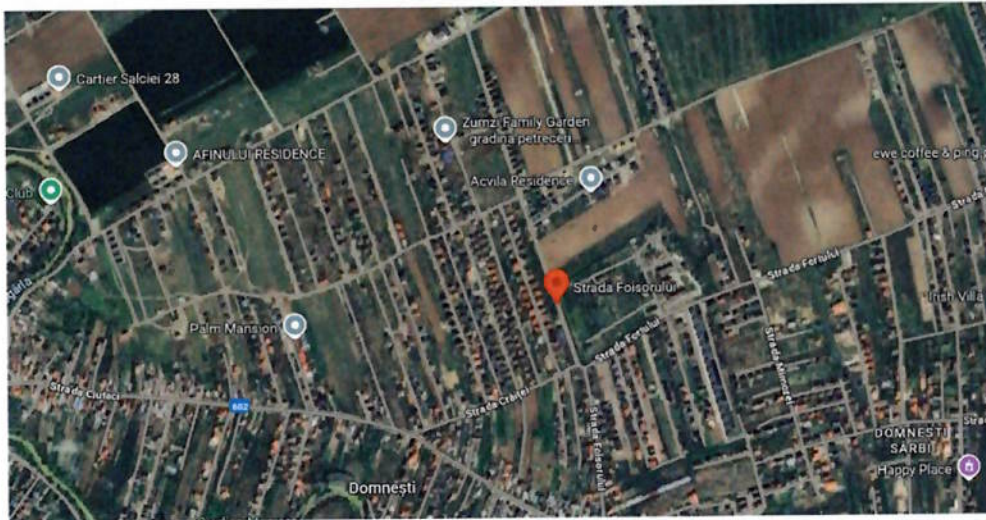
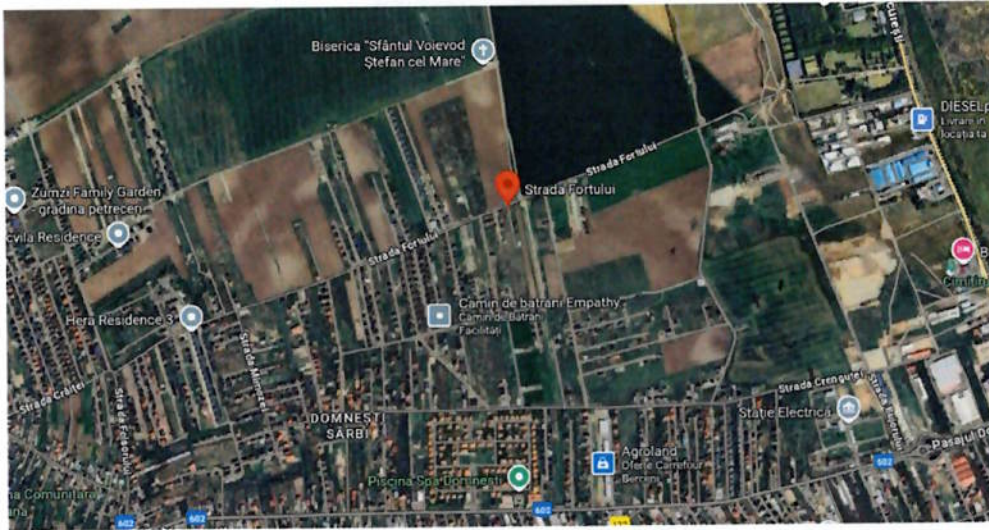


Figura 1. Amplasament strada Fortului, Foișorului și Ciocârliei,
în cadrul localității Domnești Ilfov

d) surse de poluare existente in zona

Poluarea difuză este data de traficul auto de pe sistemul de transport în comun local și județean, aflate în zona adiacentă. Sursa punctuală de poluare cu pulberi fine o reprezintă terenurile agricole limitrofe mai ales în timpul sezonului cald sau când se înregistrează vânturi puternice.

e) datele climatice și particularități de relief

Zona localitatii Domnești este definite climatic prin: În conformitate cu harta privind repartizarea tipurilor climatice (fig. 2), după indicele de umezeală Thortwaite, zona la care ne referim se încadrează la tipul climatic I, caracterizat printr-un coeficient $I_m = 0...-20$.

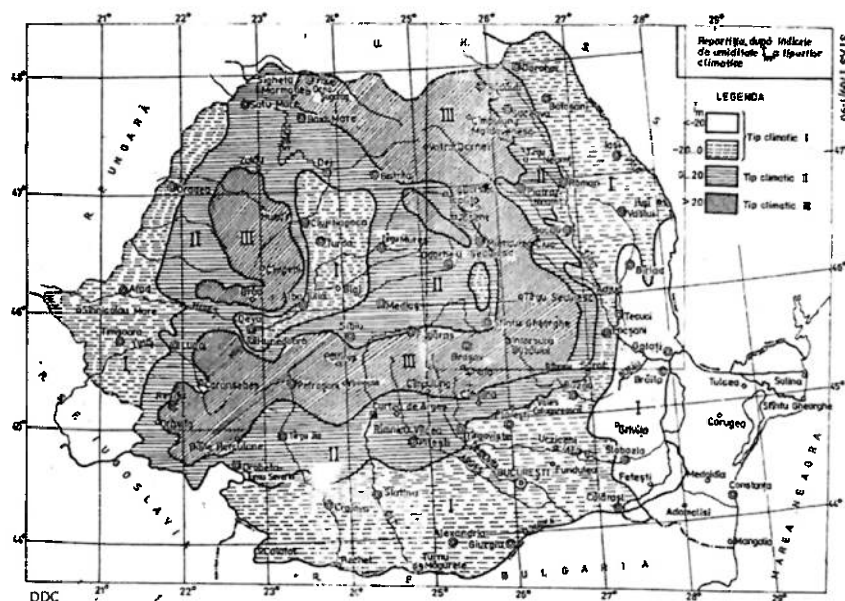


Figura 2. Tipuri climatice

Încadrarea eoliana: zona A-STAS 10101/20-92. Încadrarea din punct de vedere al încărcării cu zăpadă: zona C conform STAS 10101/21-92. Din punct de vedere al intensității ploilor de vară arealul orașului București se află în categoria vulnerabilității medii, ceea ce reprezintă o intensitate medie a ploilor de 0,03-0,04 mm/min și o intensitate maximă medie de 0,20-0,30 mm/min.

Temperatura medie a aerului : +10,3 °C;

Temperatura medie a lunii ianuarie: -1 ...-2 °C;

Temperatura medie a lunii iulie: +22 ...+23 °C;

Prima zi cu îngheț: 21.X – 01.XI;

Ultima zi cu îngheț: 01.IV – 11.IV;

Temperatura minimă absolută: -30,0 °C;

Temperatura maximă absolută: +41,1 °C;

Datele extreme de producerea înghețului: 10.IX – 24.V cu o adâncime max. de 90 cm.

Umezeala relativă a aerului: 78 – 80%; lunar valorile prezentându-se astfel: ianuarie peste 88,0%, aprilie sub 64,0%, iulie sub 56,0% și octombrie sub 72,0%.

Precipitații medii anuale: 500-600 mm; din care nr. anual cu ninsoare 20-25 zile, și număr anual cu strat de zăpadă: 40-60 de zile.

Adâncimea de înghet este **80-90 cm** (fig. 3).

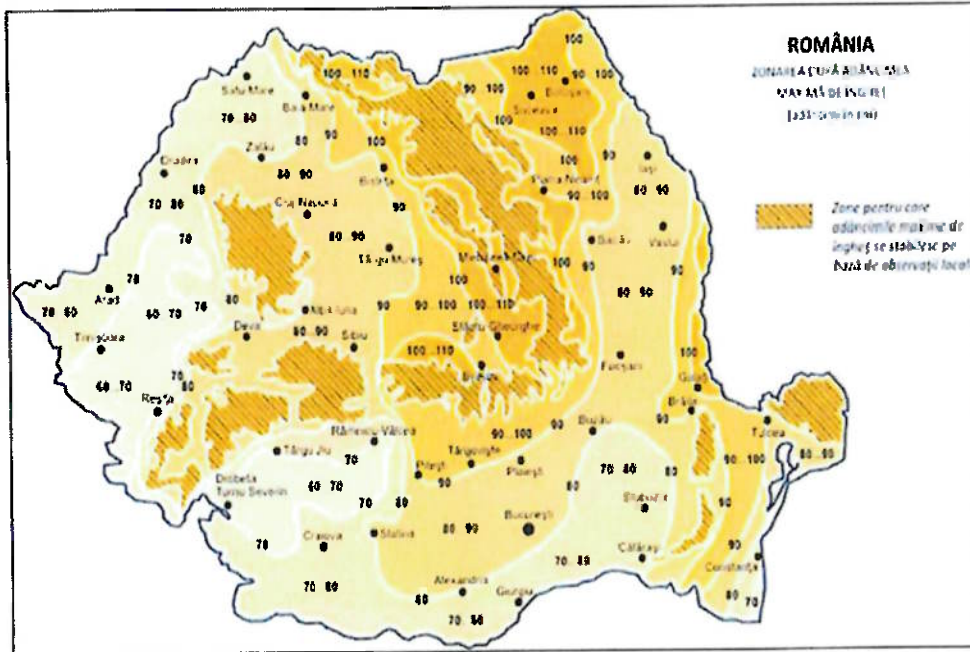


Figura 3 Adâncimea maximă de îngheț

f) situația utilităților tehnico-edilitare existente;

În zona străzilor analizate s-au identificat următoarele rețele de utilități: Rețea electrică de înaltă și medie tensiune; Rețea magistrală de gaze, sisteme de alimentare cu apă și canalizare, telefonie mobilă și TV.

Cod în Lista monumentelor istorice - Nu este cazul

Nu sunt identificate terenuri care aparțin unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională.

g) caracteristicile geofizice ale terenului din amplasament

Zona seismică: Conform normativului P100-2013 în zona podetului potențialul seismic se caracterizează prin :

- Coeficient seismic $a_g = 0,30 g$
- Perioada de colt a spectrului de răspuns $T_c = 1,6 s$

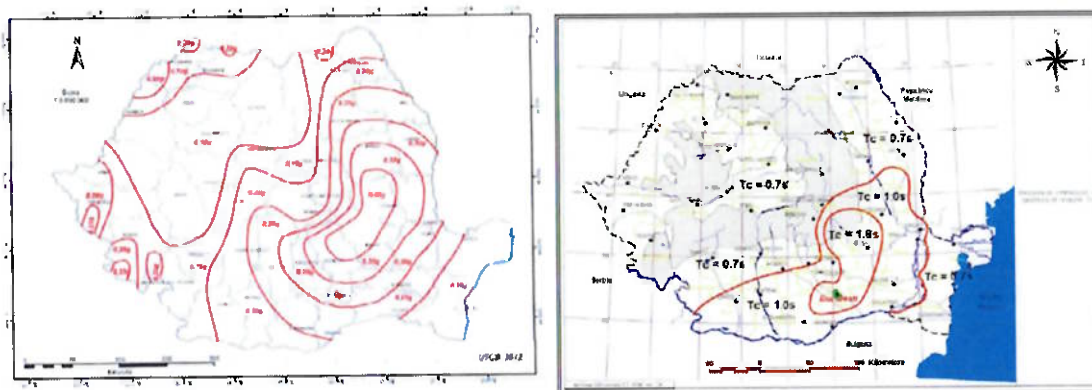


Figura 4 Zonarea teritoriului a_g și T_c

Geomorfologia zonei

Comuna Domnești este amplasată din punct de vedere geomorfologic, în Câmpia Română, în cadrul Câmpiei Vlăsiei, districtul Câmpul Cotroceni.

Morfologia zonei prezintă un aspect relativ plan (fără denivelări importante), cu o pantă insesizabilă generală de la nord-vest către sud-est și cote medii cuprinse între 85 – 92 m altitudine.

Relieful, cu energie redusă, nu favorizează desfășurarea unor procese geomorfologice de amploare care să conducă la schimbarea structurii terenului natural prin degradarea acestuia (alunecări de teren, prăbușiri, sufoziuni).

Principalele forme de relief prezente pe teritoriul comunei sunt:

- Lunca Arges-Sabar-Ciorogarla, situata in zona centrala a comunei;
- Câmpia propriu-zisă, intersectata de văi seci și presarată de un relief depresionar, din cauza depozitelor loessoidale.

Din punct de vedere geologic, cele mai vechi formațiuni ce alcătuiesc fundamentul zonei sunt de vârsta Pliocen și sunt reprezentate prin nisipuri, pietrișuri, gresii, conglomerate slab cimentate sau argile mămoase.

Peste aceste formațiuni sunt sedimente depozitate Willafranchiene, în faciesul „Stratelor de Cândești”, cu grosimi de sute de metri (500-700m), reprezentate prin pietrișuri, bolovănișuri și nisipuri.

În subteranul imediat al zonei se întâlnesc pământuri argiloase (argile, argile prăfoase, prafuri argiloase), depuse peste aluviunile grosiere ale râului Dâmbovița (nisipuri și pietrișuri).

Microregiunea capitalei se află amplasată pe depozite cuaternare ce au grosimi de 250-300 m, ele fiind reprezentative din punct de vedere litologic prin alternanțe de pietrișuri, nisipuri, argile și depozite loessoide. Stratigrafia Cuaternarului cuprinde următoarele complexe caracteristice:

- stratele de Fratesti (Pleistocen inferior), care reprezintă o importantă structură acviferă, cu potențiale mari de debitare;
- complexul argilos-marnos de vârstă Pleistocen mediu;

- nisipurile de Mostiștea datate Pleistocen inferior;
- pietrișurile de Colentina de vârstă Pleistocen superior;
- depozite loessoide (Pleistocen superior și Holocen), care ocupă toate zonele interfluviale, inclusiv podul teraselor fluviatile, cu grosimi ce ating 5-20 m.

Depozitele loessoide acoperă toate formele de relief din Câmpia Română, excepție făcând zonele inundabile.

Din punct de vedere geotehnic de interes sunt depozitele cuaternare reprezentate prin cele de vârstă Pleistocen mediu-superior.

Pleistocenul mediu e reprezentat de o succesiune de marne, argile și nisipuri cunoscute ca “complexul mărnos”, ce este acoperit de o cuvertură de depozite alcătuite din argile și argile prăfoase gălbui uscate, cu concrețiuni calcaroase având grosimea de 15-25 m.

Depozitele, ca poziție stratigrafică, ocupă pleistocenul superior (partea bazală) și partea superioară a pleistocenului mediu.

Diversele tipuri de soluri prezintă o răspandire neuniformă, în funcție de evoluția reliefului zonal. Cea mai mare răspandire o au solurile brun-roșcate de pădure și cernoziomurile dezvoltate pe loess.

Concluziile studiului geotehnic pun în evidență :

- pământul de fundare tip P5, argilă prăfoasă cafenie, plastic vârtosă;
- tipul climatic identificat este tip I;
- străzile analizate prezintă un strat de materile granulare în amestec cu pământ.

Apa subterană nu a fost interceptată în forajele executate, până la adâncimea de 1.50 – 2.00 m față de nivelul terenului.

Incadrări în Categoriile și Clase

- Clasa tehnică IV
- Din punct de vedere administrativ se încadrează în categoria drumurilor comunale.

Regimul juridic

Sectorul studiat pe întreaga sa lungime se află pe teritoriul administrativ al comunei Domnești, Ilfov. Parțial terenul se află în proprietatea comunei Domnești, iar parțial în proprietate privată.

3.2. Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcțional și tehnologic

a) categoria de importanță; Categoria de importanță stabilită conform Regulamentului MLPAT, Ordin nr. 31/N din 2.10.1995 „Metodologie de stabilire a categoriei de importanță a construcțiilor” pentru drum comunal este: C - Lucrări de importanță Normală

b) cod în Lista monumentelor istorice, după caz; Nu este cazul

c) an/ani/perioade de construire pentru fiecare corp de construcție; -



d) suprafața construită;

Strada Fortului = 19.375,00 mp

Strada Foișorului = 7.219,00 mp

Strada Ciocârliei = 13.002,00 mp

e) suprafața construită desfășurată: Nu este cazul

d) valoarea de inventar a construcției;

- Valoarea nu este evidentiata in mod separat in HG 964 / 2002

e) Concluziile expertizei tehnice;

Expertiza tehnică a fost întocmită de dna. Ing. Florica M. PADURE, Exigenta „**A4, B2, D**”, Rezistenta mecanica si stabilitate, siguranta in exploatare, igiena, sanatate si mediu.

In cadrul documentatiei s-au facut referiri la:

- amplasamentul drumului,
- elementele geometrice ale traseul in plan,
- caracteristicile profilului transversal,
- caracteristicile geomorfologice, geologice si hidrogeologice ale amplasamentului, - seismicitatea amplasamentului,
- starea de degradare actuală,
- scurgerea apelor.

Aprecierile și recomandările din cuprinsul prezentei expertize se bazează pe normele și standardele în vigoare, dintre care:

- Normativ **AND** ind. **PD** 177/2001 – Dimensionarea sistemelor rutiere suple si semirigide(metoda analitica);
- Standardele pentru proiectarea străzilor si a intersecțiilor de străzi –seria 10144/1...6;
- Normativ privind alcătuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru străzi **NP116-2005**;
- Normativ pentru întreținerea si repararea străzilor **NE** 033 – 2004.
- Normativ **AND** 605 – 2016.

Străzile propuse pentru modernizare sunt drumuri vicinale - drumuri care deservesc mai multe proprietăți, fiind situate la limitele acest ora, conform Ordinului 50/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile rurale. Străzi de categoria a IV-a - de folosință locală.

➤ **Caracteristici geometrice străzi**

- lățime parte carosabila - 5,50 - 6,00 m
- acostamente consolidate - 2x0,50 m
- trotuare stanga/dreapta - min 1,10 m
- panta transversala carosabil - 2,50% acoperiș/unica

➤ **Structură sistem rutier**

1. Structură rutieră suplă

4 cm strat de uzură BA16 (EB 16 RUL 50/70) conf. AND 605-2016

6 cm strat de legătură BAD 22.4 (EB 22.4 leg 50/70) conf. AND 605-2016

20 cm strat superior de fundație din piatră spartă, cf. SR EN 12342+A1 – 2008 și STAS 6400-84

25 cm strat inferior de fundație din balast, cf. SR EN 12342+A1 – 2008 și STAS 6400-84

15 cm strat de formă din material granular cf. 12253-1984

Structură trotuar soluția 1

4 cm strat de uzură BA8 (EB 8 RUL 50/70), cf. SR 174-1/2002

10 cm beton de ciment de clasă C16/20

10 cm strat de fundație din balast

2. Structură rutieră rigidă

20 cm beton de ciment BcR 4.0, cf. SR 183-1

30 cm strat de fundație din balast, cf. SR EN 12342+A1-2008 și STAS 6400-84

Min. 10 cm strat de formă din material granular

Structură trotuar soluția 2

6-8 cm pavaj ornamental pavele prefabricate

3-5 cm suport nisip

10 cm fundație din balast

Structura rutiera a fost adoptata astfel încât sa fie capabila sa preia solicitarile date de traficul estimat, sa asigure siguranța in exploatare si protecția împotriva zgomotelor pe toata

durata serviciu a drumului, durată estimată la 10 ani. Alegerea tipului de structură rutieră se va face pe baza unor calcule tehnico-economice și de rentabilitate, ținându-se seama și de lucrările de întreținere necesare fiecărui tip de îmbrăcăminte rutieră în exploatare.

Se va avea în vedere faptul că structura rutieră existentă a străzilor analizate este una de tip suplă, și că lucrările prevăzute în acest studiu prevede extinderea părții carosabile existente sistemul rutier ales va fi în concordanță cu cel existent în prezent. Pentru asigurarea confortului și siguranței circulației în exploatare, la realizarea îmbrăcăminte rutiere se vor utiliza materiale, echipamente și tehnologii care să asigure realizarea condițiilor privind planeitatea, uniformitatea și rugozitatea suprafeței de rulare, corelate cu vitezele practice în conformitate cu prescripțiile în vigoare.

Lucrări de siguranță circulației. Reglementarea circulației va fi întocmită conform standardelor și normativelor în vigoare. Străzile vor fi semnalizate prin marcaje și indicatoare conform avizului de la poliția rutieră. La proiectare se va ține seama de mențiunile clasei tehnice V: la 40 km/h, în regiune de șes, și la 25 km/h, în regiune de deal.

3.4. Studii de specialitate, în funcție de categoria și clasa de importanță a construcțiilor, după caz:

Studiu Topografic Studiul Topografic a fost înaintat de către beneficiar în sistemul național geodezic STEREO 70, iar cotele au fost determinate în sistem absolut până de referință MAREA NEAGRA 1975 și recepționat de O.C.P.I. Ilfov cu P.V. de Recepție.

Studiu Geotehnic

Studiul Geotehnic a fost realizat de către S.C. ABG Business Tools S.R.L. din loc. București identificat prin C.U.I.: RO31647040 și J40/6236/2013. Studiul geotehnic a fost verificat de către dna. Ing. Stroia Florica Ioana Nr. Aut. Seria. C Nr. 02043.

Studiu de trafic și studiu de circulație – nu este cazul în acest moment pentru obiectul investiției preconizate. Având în vedere faptul că străzile cuprinse în studiul tehnic prezent vor fi utilizate în descărcarea fluxurilor de automobile de pe Șoseaua de centură a Municipiului București (DN CB), de pe autostrada București Pitești A1 și nu în ultimul rând de pe autostrada A0.

Raport de diagnostic arheologic preliminar în vederea exproprierii, pentru obiectivele de investiții ale căror amplasamente urmează a fi expropriate pentru cauză de utilitate publică – Nu este cazul.

3.5. Grafice orientative de realizare a investiției

Graficul de eșalonare și etapele principale de execuție a lucrărilor de bază pentru realizarea proiectului, sunt prezentate în continuare:

Nr. crt.	Denumirea fazei de investiție	Luna				
		I	II	III	IV	V
1.	Proiectare și engineering					
2.	Licitație execuție					
3.	Execuție lucrării construcții					
4.	Recepție lucrări executate					

4. Analiza fiecărui/fiecărei scenariu/opțiuni tehnico- economic(e) propus(e)

Caracteristicile tehnice si parametrii specifici rezultate in urma realizarii lucrarilor de investitie

Din punct de vedere geometric și al amplasamentului, indiferent de structura rutieră aleasă, suprafața ocupată este identică. Alegerea tipului de structură rutieră ce se va pune în opera va ține seama de comportamentul în timp, de traficul preconizat în zonă, de posibilitatea efectuării de lucrări de înființare noi rețele de utilități, costuri și durate de realizare, etc.

4.1. Prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referință și prezentarea scenariului de referință

La ora actuală structura rutieră existentă prezintă degradări semnificative (fisuri, tasări, gropi), generate de intervenții repetate la rețelele de utilități. Capacitatea de circulație este limitată, cu apariția frecventă a congestiilor sau a situațiilor cu risc de accidente. Viteza medie de deplasare este una redusă; nivelul de siguranță rutieră fiind scăzut.

Nu în ultimul rând costurile de operare ale vehiculelor sunt ridicate, consumul de combustibil fiind unul peste normal, ceea ce duce la creșteri ale costurilor de operare, scăderea profitului dar și o accentuare a poluării în zonă.

4.2. Analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice, ce pot afecta investiția

1. Riscuri naturale

a) Fenomene meteorologice extreme, precum: precipitații abundente ce pot conduce la acumulări de apă pe carosabil și la degradarea structurii rutiere; episoade de îngheț-dezghet care afectează stratul de uzură și fundația drumului; temperaturi extreme (caniculă) ce pot provoca deformări plastice (făgașe).

b) Inundații: posibilitatea inundării temporare a sectorului de drum în zonele joase sau în proximitatea cursurilor de apă; depășirea capacității sistemelor de drenaj existente.

c) Alunecări de teren (unde este cazul): risc de deformare sau cedare a platformei drumului.

d) Cutremure: afectarea structurii rutiere și a lucrărilor de artă (poduri, podețe), în funcție de intensitatea seismică a zonei.

2. Riscuri antropice

a) Creșterea traficului prin suprasolicitarea structurii rutiere peste capacitatea proiectată și accelerarea degradării îmbrăcăminții rutiere.

b) Intervenții necontrolate în zona drumului: lucrări edilitare (rețele utilități) executate necorespunzător; afectarea sistemului rutier prin săpături repetate.

c) Management deficitar al întreținerii datorat lipsei lucrărilor periodice de întreținere; intervenții tardive asupra degradărilor.

d) Poluare și factori chimici, acțiunea substanțelor de dezăpezire asupra materialelor; contaminarea solului de fundare.

3. Riscuri generate de schimbările climatice

În contextul schimbărilor climatice, se anticipează: creșterea frecvenței și intensității fenomenelor meteorologice extreme; variații mai mari de temperatură; creșterea riscului de inundații rapide (flash floods).

Aceste fenomene pot conduce la: degradarea accelerată a structurii rutiere; scăderea duratei de viață a investiției; creșterea costurilor de întreținere.

4. Măsuri de reducere a vulnerabilităților

Pentru diminuarea riscurilor identificate, se propun următoarele măsuri:

- dimensionarea corespunzătoare a sistemului de drenaj (rigole, șanțuri, podețe);
- utilizarea unor materiale rezistente la variații de temperatură și îngheț-dezghet;
- proiectarea structurii rutiere în funcție de traficul estimat pe termen lung;
- stabilizarea terenului de fundare (unde este necesar);

4.3. Situația utilităților și analiza de consum:

- necesarul de utilități și de relocare/protejare, după caz;
- soluții pentru asigurarea utilităților necesare.

Costurile estimative ale investitiei

Valoarea terenului supus exproprierii va fi stabilit Conform Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local din 19.01.2011, s-a efectuat studiul necesar identificării suprafețelor de teren necesare asigurării construcției platformei drumului comunal Violetelor și Pinului, din comuna Domnești, județul Ilfov.

Coridorul de expropriere reprezintă suprafața de teren cu sau fără alte imobile aferente, ce urmează a fi afectată de lucrările prevăzute la art. 2 alin. (1) din legea 255/2010, stabilită pe baza variantei finale a studiilor de fezabilitate sau a documentațiilor de urbanism, și delimitată în baza unui plan topografic realizat în sistemul național de proiecție STEREOGRAFIC 1970.

Documentația privind coridorul de expropriere va avea anexată lista proprietarilor și a altor titulari de drepturi reale identificați pe baza evidențelor Agenției Naționale de Cadastru și Publicitate Imobiliară și ale unităților administrativ-teritoriale. Elementele coridorului de expropriere vor fi stabilite, în condițiile legii, în studiul de fezabilitate și/sau în documentațiile de urbanism și amenajare a teritoriului.

Documentația tehnico-economică aferentă lucrărilor de utilitate publică de interes local corespunzătoare unui coridor de expropriere se elaborează potrivit dispozițiilor referitoare la studiul de fezabilitate din anexa nr. 2 la Hotărârea Guvernului nr. 28/2008 privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, precum și a structurii și metodologiei de elaborare a devizului general pentru obiective de investiții și lucrări de intervenții.

La nivelul fiecărei unități administrativ-teritoriale, în termen de 5 zile de la data emiterii deciziei de expropriere se va numi prin decizie a expropriatorului o comisie de verificare a dreptului de proprietate sau a altui drept real în temeiul căruia cererea a fost formulată și constată acceptarea sau, după caz, neacceptarea cuantumului despăgubirii de către proprietar sau titularii altor drepturi reale asupra imobilelor supuse exproprierii.

4.4. Sustenabilitatea realizării investitiei:

a) impactul social si cultural

Lucrarile ce se vor executa, au caracter de îmbunătățire a infrastructurii de transport locale. Se dorește dezvoltarea economică a zonei prin creșterea capacității de transport a drumurilor. Totodată securitatea participanților la trafic este foarte importantă.

b) estimari cu privire la forta de munca ocupată

În faza de expropriere a terenurilor necesare sunt antrenați un număr mic de specialiști (evaluatori, topometriști) precum și personal din cadrul departamentelor de urbanism și achiziții publice ale beneficiarului.

c) impactul asupra factorilor de mediu

Lucrarile executate au un impact redus asupra mediului inconjurator pe durata realizării modernizării sistemului rutier. Ulterior prin creșterea fluenței traficului noxele evacuate de autovehicule vor scădea, diminuându-se astfel poluarea la nivel local.

4.5. Analiza cererii de bunuri și servicii, care justifică dimensionarea obiectivului de investiții – nu este cazul

4.6. Analiza financiară, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță financiară:

- fluxul cumulat, valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate;
sustenabilitatea financiară

4.7. Analiza economică³⁾, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță economică: valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate și raportul cost-beneficiu sau, după caz, analiza cost-eficacitate

4.8. Analiza de sensibilitate^{*)}

^{*)} Prin excepție de la prevederile pct. 4.7 și 4.8, în cazul obiectivelor de investiții a căror valoare totală estimată nu depășește pragul pentru care documentația tehnico-economică se aprobă prin hotărâre a Guvernului, potrivit prevederilor Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, se elaborează analiza cost-eficacitate.

4.9. Analiza de riscuri, măsuri de prevenire/diminuare a riscurilor

Managementul riscului este un proces sistematic și iterativ pentru optimizarea resurselor în concordanță cu politica organizațională de management a riscurilor. Managementul riscului este integrat în activitățile zilnice prin roluri și responsabilități definite în toate domeniile de activitate. Managementul riscului ajută la includerea aspectelor de tratare a riscului în practicile de management și la luarea deciziilor pe parcursul întregului ciclu de viață al activităților.

În cadrul procesului de management al riscurilor, informațiile referitoare la riscurile potențiale sunt documentate și structurate, facilitându-se astfel luarea deciziilor pentru tratarea corespunzătoare a acestora.

Managementul riscului necesită implicarea tuturor factorilor atât a celor cu responsabilități decizionale, cât și a celor cu atribuții executive din cadrul organizației și stabilirea de linii clare de responsabilitate la nivelul tuturor structurilor organizatorice și decizionale. Managementul riscului este un proces continuu, iterativ care constituie o parte integrantă a activității curente din cadrul organizației.

Registrul riscurilor operationale este structurat pe patru categorii:

1. Oameni
2. Procese
3. Sisteme/tehnologie
4. Extern

Riscuri aferente oamenilor pot fi, fără a se limita la:

- nerespectarea proceselor, procedurilor sau a instrucțiunilor de lucru;
- erori de introducere manuală sau de utilizare neadecvată a sistemelor informatice;

- cunostințe, experiență și pregătire insuficientă a personalului care utilizează sau deservește sistemele informatice;

- personal insuficient; dependența de angajați cheie;

- lipsă de comunicare și cooperare între angajați;

- neraportarea erorilor sau greșelilor aferente sistemelor informatice;

- alterarea datelor; modificarea informațiilor sau a datelor din rapoarte, fără documentarea adecvată;

- conflict de interese între personalul care dezvoltă și cel care administrează sistemele informatice ori între utilizatorii acestora;

- lipsa unei delimitări clare între rolurile persoanelor care accesează/administrează/dezvoltă sistemele informatice;

Riscuri aferente proceselor pot fi, fără a se limita la:

a) Riscuri de model: lipsa proceselor organizatorice (cel puțin referitoare la managementul schimbării, al incidentelor, al problemelor, al nivelurilor de servicii, al versiunilor, al capacității, al disponibilității și al proiectelor), erori de metodologie sau de model, erori de evaluare, disponibilitatea rezervelor pentru acoperirea pierderilor, complexitatea modelelor, control inadecvat al proceselor, software neadecvate obiectivelor de activitate, insuficiența guvernantei corporative în acest domeniu;

b) Riscuri tranzacționale: erori de execuție, erori de înregistrare, managementul inadecvat al datelor și informațiilor, erori de matching, compensare, colateral, complexitatea produselor, riscuri de capacitate, riscuri de evaluare, riscuri de confidențialitate, fraude; c) Riscuri aferente controlului operațiunilor: lipsa separării drepturilor și atribuțiilor, depășirea limitelor, riscuri de volum, riscuri de securitate, riscuri de raportare, riscuri de înregistrări contabile neadecvate, control inadecvat al activităților externalizate, întreruperea furnizării serviciilor, neidentificarea operațiunilor în speță în funcție de indicatorii de risc și variabile analitice prestabilite. Riscuri aferente sistemelor/tehnologiei pot fi, fără a se limita la:

- sistem inadecvat de management al tehnologiei și securității;

- lipsa metodologiilor de dezvoltare și testare;

- capacitate insuficientă de procesare; întreruperi în funcționarea sistemelor (hardware, software, stocare, telecomunicații);

- căderi de rețea;

- întreruperii în furnizarea serviciilor prestate de furnizorii externi;

- sisteme inadecvate; protecție inadecvată împotriva malware;

- riscuri de compatibilitate; riscuri generate de furnizori/vânzători;

- erori de programare; coruperea datelor;

- servicii necorespunzătoare de suport pentru sisteme.

Riscuri aferente mediului extern pot fi, fără a se limita la:

- pierderi datorate evenimentelor catastrofice/dezastrelor naturale sau generate de oameni ori factori din afara organizației;
- întreruperi în furnizarea serviciilor prestate de furnizori externi;
- fraude și activități criminale externe;
- expuneri externe ale securității sistemelor; atacuri teroriste clasice sau informatice; criminalitate economică și/sau informatică.

Risc	Probabilitate de apariție	Măsuri
Riscuri tehnice:		
Potențiale modificări ale soluției tehnice	Scăzut	Asistență tehnică din partea proiectantului pe perioada execuției proiectului. Acoperirea cheltuielilor cu noua soluție tehnici cu sumele cuprinse la cheltuielile diverse și neprevăzute.
Întârziere a lucrărilor datorită alocărilor defectuoase de resurse din partea executantului	Scăzut	Prevederea în caietul de sarcini a unor cerințe care să asigure performanța tehnică și financiară a firmei contractante. (Personal suficient, lucrări similare realizate, etc.)
Riscuri financiare și economice:		
Capacitatea insuficientă de finanțare și cofinanțare la timp a investiției.	Scăzut	Localitatea dispune de resurse financiare pentru finanțarea proiectului.
Creșterea inflației	Mediu	Realizarea devizului la prețurile existente pe piață.
Riscuri externe:		
Condițiile de climă și temperatură și nefavorabile efectuării unor categorii de lucrări	Mediu	Planificare judicioasă a lucrărilor. Alegerea unor soluții de execuție care să țină cont cu prioritate de condițiile climatice

5. SCENARIUL/opțiunea TEHNICO-ECONOMIC(Ă) OPTIM(Ă), RECOMANDAT(Ă)

In cadrul lucrării s-au propus exproprierea a 1464.00 mp – Strada Fortului, 133.00 mp – Strada Foișorului și respectiv 491.00 mp – Strada Ciocârliei necesari executării platformei carosabile a drumurilor proiectate în cadrul rețelei de drumuri comunale.

5.1 Comparația scenariilor/opțiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilității și riscurilor

Analiza opțiunilor a fost efectuată sub prisma atingerii obiectivelor propuse de proiect. Au fost analizate doua variante:

- Varianta zero (varianta fără investiție) – nu se face nimic, se va menține situația actuală;

- Varianta maximă (varianta cu investiție maximă) – se va realiza investiția în totalitate,

Cele doua variante au fost studiate din punctul de vedere al fezabilității financiare și din punctul de vedere al satisfacerii obiectivelor socio-economice a proiectului.

5.2. Selectarea și justificarea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e)

În cadrul analizei opțiunilor a fost folosit analiza multicriterială pentru identificarea variantei optime. Selecția alternativei optime a fost realizată măsurând și studiind impactul exercitat asupra obiectivelor, a implementării variantelor. Pentru măsurarea impactului socio-economic a celor doua variante, fiecărei obiectiv a fost atribuit o pondere reflectând importanța fiecăruia. Gradul de realizare a obiectivelor în cele doua variante a fost efectuat prin acordarea unui punctaj. Punctajul obiectivelor s-a făcut folosind o scală de la 1 la 4. Impactul asupra obiectivelor este calculat prin înmulțirea punctajului (gradului de realizare a obiectivelor în cele doua variante) cu ponderea relativă a obiectivelor. În tabelul următor sunt însumate rezultatele analizei privind impactul exercitat asupra obiectivelor speciale de cele doua variante.

Tabel 1

Analiza multicriterială	Pondere	Varianta zero		Varianta maximă	
		punctaj	impact	punctaj	impact
Reducerea timpului de deplasare	0,2	1	0,2	4	0,8
Scăderea costului cu transportul, deplasarea	0,1	1	0,1	4	0,4
Îmbunătățirea condițiilor de trafic	0,3	1	0,3	4	1,2
Creșterea siguranței circulației	0,4	1	0,4	4	1,6
Scor		1,00		4,00	

Impactul trebuie interpretat conform următoarei clasificări:

- 0 – impact zero;
- 1 - impact insuficient;
- 2 – impact moderat;
- 3 – impact relevant;
- 4 – impact foarte mare.

Se poate observa din tabelul de mai sus că varianta zero, adică fără investiție a obținut un scor de 1,00 care indică un impact insuficient, iar varianta cu investiție maximă are impactul cea mai mare, obținând un scor de 4,00 ceea ce înseamnă un impact foarte mare.

Concluzia analizei multicriteriale este extrem de evidentă, datorită punctajului pe care investiția propusă l-a obținut. Analiza multicriterială a relevat că investiția propusă, **Stabilirea amplasamentelor coridoarelor de expropriere a terenurilor necesare lărgirii străzilor Ciocârliei (tronson cuprins între Strada Ciutaci și Strada Foișorului), Strada Fortului (colț cu unitatea militară spre centură 2180 ml) și Strada Foișorului (tronson Unitatea Militară – Strada Ciocârliei), Comuna Domnești, Județul Ilfov** este esențială iar efectele indirecte și multiplicatoare vor genera avantajele economice pentru grupul țintă. Luând în considerare cele de mai sus, varianta selectată este varianta maximă.

5.3. Descrierea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e) privind:

a) obținerea și amenajarea terenului;

Se vor identifica suprafețele necesare realizării obiectivului de modernizare a drumurilor comunale și se vor identifica proprietarii de drept a terenurilor aferente în vederea demarării procedurii legale de expropriere în interes public.

b) asigurarea utilităților necesare funcționării obiectivului;

Utilitățile necesare sunt asigurate de către primăria Comunei Domnești direct sau indirect.

c) soluția tehnică, cuprinzând descrierea, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcțional-arhitectural și economic, a principalelor lucrări pentru investiția de bază, corelată cu nivelul calitativ, tehnic și de performanță ce rezultă din indicatorii tehnico-economici propuși;

d) probe tehnologice și teste.

5.4. Principalii indicatori tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții:

a) indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general;

Sunt prezentate în cadrul Anexei 1, atașate studiului de fezabilitate.

b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță - elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei obiectivului de investiții - și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare;

Strada Ciocârliei

Suprafață carosabilă = 9383,00 mp

Suprafață trotuar = 1538,00 mp

Structură rutieră suplă

4 cm strat de uzură BA16 (EB 16 RUL 50/70) conf. AND 605-2016

6 cm strat de legătură BAD 22.4 (EB 22.4 leg 50/70) conf. AND 605-2016

20 cm strat superior de fundație din piatră spartă, cf. SR EN 12342+A1 – 2008 și STAS 6400-84



25 cm strat inferior de fundație din balast, cf. SR EN 12342+A1 – 2008 și STAS 6400-84
15 cm strat de formă din material granular cf. 12253-1984

Structură trotuar

4 cm strat de uzură BA8 (EB 8 RUL 50/70), cf. SR 174-1/2002
10 cm beton de ciment de clasă C16/20
10 cm strat de fundație din balast

Strada Foișorului

Suprafață carosabilă = 5191,00 mp
Suprafață trotuar = 0,00 mp

Structură sistem rutier

4 cm strat de uzură BA16 (EB 16 RUL 50/70) conf. AND 605-2016
6 cm strat de legătură BAD 22.4 (EB 22.4 leg 50/70) conf. AND 605-2016
20 cm strat superior de fundație din piatră spartă, cf. SR EN 12342+A1 – 2008 și STAS 6400-84
25 cm strat inferior de fundație din balast, cf. SR EN 12342+A1 – 2008 și STAS 6400-84
15 cm strat de formă din material granular cf. 12253-1984

Strada Fortului

Suprafață carosabilă = 14423,00 mp
Suprafață trotuar = 2434,00 mp

Structură rutieră

4 cm strat de uzură BA16 (EB 16 RUL 50/70) conf. AND 605-2016
6 cm strat de legătură BAD 22.4 (EB 22.4 leg 50/70) conf. AND 605-2016
20 cm strat superior de fundație din piatră spartă, cf. SR EN 12342+A1 – 2008 și STAS 6400-84
25 cm strat inferior de fundație din balast, cf. SR EN 12342+A1 – 2008 și STAS 6400-84
15 cm strat de formă din material granular cf. 12253-1984

Structură trotuar

4 cm strat de uzură BA8 (EB 8 RUL 50/70), cf. SR 174-1/2002
10 cm beton de ciment de clasă C16/20
10 cm strat de fundație din balast

e) indicatori financiari, socio-economici, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui obiectiv de investiții;

Sunt prezentate în cadrul Anexei 1, atașate studiului de fezabilitate.

d) durata estimată de execuție a obiectivului de investiții, exprimată în luni.

Durata de execuție estimată a lucrărilor de modernizare a sistemului rutier este de 3 luni.

5.5. Prezentarea modului în care se asigură conformarea cu reglementările specifice funcțiunii preconizate din punctul de vedere al asigurării tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcției, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice

Proiectul de modernizare a sistemului rutier a fost elaborat cu respectarea legislației și a reglementărilor tehnice în vigoare, specifice domeniului infrastructurii de transport rutier, asigurând îndeplinirea tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcțiilor, în conformitate cu nivelul de detaliere specific fazei de Studiu de Fezabilitate.

În cadrul prezentei documentații, soluțiile tehnice propuse sunt fundamentate pe normative, standarde și ghiduri tehnice naționale și europene aplicabile.

Soluția tehnică propusă pentru structura rutieră este dimensionată în funcție de: traficul estimat pe perioada de perspectivă; caracteristicile geotehnice ale terenului de fundare; condițiile climatice specifice zonei.

Se asigură astfel: preluarea în siguranță a încărcărilor din trafic; evitarea deformărilor excesive; stabilitatea terasamentelor și a straturilor rutiere.

Pentru creșterea siguranței circulației, proiectul prevede: realizarea unei platforme rutiere corespunzătoare (lățime, trotuare); asigurarea vizibilității și a elementelor geometrice conform normelor; amenajarea sistemului de scurgere a apelor; semnalizare rutieră verticală și orizontală.

Se asigură totodată: condiții adecvate de circulație pentru toate categoriile de utilizatori; acces la proprietăți și drumuri laterale; continuitatea traseului rutier fără discontinuități periculoase.

5.6. Nominalizarea surselor de finanțare a investiției publice, ca urmare a analizei financiare și economice: fonduri proprii, credite bancare, alocații de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite.

Sursa de finanțare este asigurată de către Primăria Comunei Domnești, Ilfov de la bugetul local sau din credite atrase în acest scop.

6. Urbanism, acorduri și avize conforme

6.1. Certificatul de urbanism emis în vederea obținerii autorizației de construire

Pentru prezenta investiției nu este necesară obținerea autorizației de construire.

6.2. Extras de carte funciară, cu excepția cazurilor speciale, expres prevăzute de lege

Se va demara procedura specifică ANCPI.

6.3. Actul administrativ al autorității competente pentru protecția mediului, măsuri de diminuare a impactului, măsuri de compensare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu în documentația tehnico-economică

Deoarece nu se desfășoară activități de construcții și instalații, nu este cazul obținerii acestui act administrativ.

6.4. Avize conforme privind asigurarea utilităților

Deoarece nu se desfășoară activități de construcții și instalații, nu este cazul obținerii acestui act administrativ.

6.5. Studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară

Pentru realizarea planului de situație cu poziționarea și identificarea obiectelor din teren existente s-a întocmit studiul topografic prin grija beneficiarului, investiția încadrându-se în sistem de proiecție STEREO 70.

6.6. Avize, acorduri și studii specifice, după caz, în funcție de specificul obiectivului de investiții și care pot condiționa soluțiile tehnice

7. Implementarea investiției

7.1. Informații despre entitatea responsabilă cu implementarea investiției

Entitatea responsabilă cu implementarea investiției este Primăria Comunei Domnești, Ilfov prin Consiliul Local Domnești, ca autoritate publică ce are ca responsabilitate atribuții în domeniul organizării teritoriului și dezvoltării.

7.2. Strategia de implementare, cuprinzând: durata de implementare a obiectivului de investiții (în luni calendaristice), durata de execuție, graficul de implementare a investiției, eșalonarea investiției pe ani, resurse necesare

Durata de implementare a investiției este de 5 luni, dintre care 3 luni execuție modernizare sistem rutier.

7.3. Strategia de exploatare/operare și întreținere: etape, metode și resurse necesare

Deoarece nu se prevăd lucrări de construcții sau instalații nu sunt aplicabile eventualele măsuri de operare și întreținere.

7.4. Recomandări privind asigurarea capacității manageriale și instituționale

Pentru asigurarea capacității manageriale și instituționale de implementare a proiectului, se recomandă stabilirea unui responsabil de investiție, în cadrul organizatoric actual al Primăriei.

8. Concluzii și recomandări

Aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai lucrarilor de utilitate publica de interes local, a documentatiilor de urbanism si/sau amenajare a teritoriului pentru lucrarile de interes local se face în cadrul consiliului local Domnești.

Prin hotararea pentru aprobarea declansarii procedurii de expropriere, in cazul lucrarilor de investitii, se aproba:

- indicatorii tehnico-economici ai lucrarilor de interes national, judetean si local, pe baza documentatiei tehnico-economice aferente;
- amplasamentul lucrarilor, conform variantei finale a studiului de fezabilitate, respectiv a variantei finale a studiului de fezabilitate, după caz;
- sursa de finantare;
- declansarea procedurii de expropriere a tuturor imobilelor care constituie coridorul de expropriere;
- lista proprietarilor si a altor titulari de drepturi reale ai caror imobile sunt afectate de coridorul de expropriere, identificati pe baza evidentelor Agentiei Nationale de Cadastru si Publicitate Imobiliara si ale unitatilor administrativ-teritoriale;
- sumele individuale aferente despagubirilor estimate de catre expropriator pe baza unui raport de evaluare intocmit avand in vedere expertizele intocmite si actualizate de camerele notarilor publici;
- termenul in care sumele individuale aferente despagubirilor se vireaza intr-un cont deschis pe numele expropriatorului, la dispozitia proprietarilor de imobile.

Expropriatorul are obligatia:

- de a afisa lista imobilelor ce urmeaza a fi expropriate si planul topografic care contine coridorul de expropriere la sediul consiliului local si pe pagina proprie de internet; si
- de a notifica intentia de expropriere a imobilelor cuprinse in coridorul de expropriere.

Notificarea intentiei de expropriere a imobilelor ce urmeaza a fi expropriate se transmite catre proprietari prin posta. In termen de 30 de zile lucratoare de la data notificarii, proprietarii imobilelor au obligatia de a se prezenta la sediul expropriatorului si de a depune actele care atesta dreptul de proprietate sau alt drept real asupra imobilelor supuse exproprierii, in vederea stabilirii unei juste despagubiri.



B. PIESE DESENATE

În funcție de categoria și clasa de importanță a obiectivului de investiții, piesele desenate se vor prezenta la scări relevante în raport cu caracteristicile acestuia, cuprinzând:

1. plan de amplasare în zonă;
2. plan de situație;
3. planuri generale, fațade și secțiuni caracteristice de arhitectură cotate, scheme de principiu pentru rezistență și instalații, volumetrii, scheme funcționale, izometrice sau planuri specifice, după caz; - nu este cazul.
4. planuri generale, profile longitudinale și transversale caracteristice, cotate, planuri specifice, după caz. - nu este cazul.

Întocmit,

În numele colectivului de elaborare

Ing. Daniel Diaconu