



R O M Â N I A – J U D E Ţ U L O L T

O R A Ş C O R A B I A – C O N S I L I U L L O C A L

Str. Cuza-Vodă, nr. 54; tel. 0249 560703; tel/fax 0249 506054 – 0249 506154

C.F. 4716810; Cont: RO50TREZ50924510220XXXXX-Trezoreria Corabia

E-mail : primariacorabia@yahoo.com

HOTĂRÂRE

Ref. la modificarea anexelor la Hotărârea Consiliului Local Corabia nr. 48/17.05.2018 privind aprobare indicatori tehnico-economici ai proiectului “Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia”

Consiliul Local al orașului Corabia, județul Olt, având în vedere:

- Proiectul de hotărâre nr. 8893/14.06.2018 inițiat de primarul orașului Corabia;
- Raportul nr. 8894/14.06.2018 al Compartimentului Managementul Proiectelor;
- Hotărârea Consiliului Local Corabia nr. 48/17.05.2018 ref. la aprobare indicatori tehnico- economici ai proiectului “Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia,,;
- Hotărârea Consiliului Local Corabia nr. 93/27.11.2017 ref. la aprobare depunere proiect “Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia,,;
- Programul Operational Regional 2014-2020- Axa prioritara 3 – Prioritatea de investiții 4 – Obiectivul specific 3.2 – Reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planuri de mobilitate urbană durabilă;
- Legea nr. 52/2003 privind transparența decizională în administrația publică, republicată;
- Proiectul „ Investiții integrate pentru creșterea mobilității în orașul Corabia,,;
- Art. 36 (1), (2) lit. b, (4) lit. a din Legea nr. 215/2001, republicata, cu modificările si completările ulterioare;

În temeiul art. 45 (1) și 115 (1) lit. b din Legea nr. 215/2001 privind administrația publică locală, republicată, cu modificările si completările ulterioare,

HOTĂRĂȘTE:

Art. I. – Se aprobă modificarea anexelor nr. 1, 2 și 3 ale Hotărârii Consiliului Local Corabia nr.48/17.05.2018 și se înlocuiesc cu anexele 1, 2 și 3 la prezenta hotărâre.

Art. II. – Prezenta hotărâre se va comunica Primarului orașului Corabia, Compartimentului Managementul Proiectelor și Prefectului Județului Olt.

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
DRAGOȘ CRISTIAN MUȘUROI**

**CONTRASEMNEAZĂ:
SECRETAR,
TÂNȚICA DOSPINOIU**

NR. 59/18.06.2018

Prezenta hotărâre a fost adoptată astfel:

- | | |
|-----------------|----|
| - voturi pentru | 15 |
| - voturi contra | 0 |
| - abțineri | 0 |

INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI

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

- INV: 22.871.502,50 lei inclusiv TVA;
- INV: 19.252.862,97 lei fara TVA;

Din care:

- C+M: 18.974.202,42 lei inclusiv TVA;
- C+M: 15.944.707,92 lei fara TVA;

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

- 1. Lungimea totala a strazilor pe care se realizeaza investitia: 8638 ml**
- 2. Lungime piste de cicliști: 11044 ml**
- 3. Amenajare/Reabilitare trotuare: 44060 mp**
- 4. Spații amenajate pentru închiriere biciclete sisteme de bike-sharing (SBS): 2 bucăți**
- 7. Parcări de scurtă durată pentru biciclete: se vor monta rastele pentru biciclete în 15 locatii**

Durata de realizare estimată a obiectivului de investitie exprimata în luni: 36 luni

Durata de execuție estimată a lucrarilor exprimata in luni: 24 luni.

NR. CRT.	SURSE DE FINANȚARE	
I	Valoarea totală a cererii de finantare, din care :	22.871.502,50
a.	Valoarea totala neeligibilă, inclusiv TVA aferent	43.317,24
b.	Valoarea totala eligibilă, inclusiv TVA aferent	22.828.185,26
II	Contribuția proprie, din care :	499.880,94
a.	Contribuția solicitantului la cheltuieli eligibile , inclusiv TVA aferent	456.563,71
b.	Contribuția solicitantului la cheltuieli neeligibile, inclusiv TVA aferent	43.317,24
III	ASISTENȚĂ FINANCIARĂ NERAMBURSABILĂ SOLICITATĂ	22.371.621,56

**PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
DRAGOȘ CRISTIAN MUȘUROI**

**SECRETAR,
DOSPINOIU TĂNȚICA**

**ANEXA NR. 3 LA HOTĂRÂREA CONSILIULUI LOCAL CORABIA NR.
59/18.06.2018**

BENEFICIAR: ORAȘUL CORABIA

PROIECTANT GENERAL: IULGRIMONI SERVICES S.R.L.

**DESCRIEREA SUMARĂ A INVESTIȚIEI PROPUȘĂ A FI REALIZATĂ PRIN PROIECT
PENTRU INVESTITIA:**

INVESTITII INTEGRATE PENTRU CRESTEREA MOBILITATII IN ORASUL CORABIA

1. SITUAȚIA EXISTENTĂ ȘI NECESITATEA REALIZĂRII OBIECTIVULUI/PROIECTULUI

Orașul Corabia intenționează depunerea unui proiect de finanțare în cadrul Programului Operațional Regional 2014-2020, apelul de proiecte cu numărul POR/2017/3/3.2/1/ 7 REGIUNI

Axa de finanțare 3 din cadrul POR 2014-2020 vizează promovarea unor strategii cu emisii scăzute de dioxid de carbon pentru toate tipurile de teritorii, în special pentru zonele urbane, inclusiv promovarea mobilității urbane multimodale durabile și a măsurilor de adaptare relevante pentru atenuare.

În mod particular, axa de finanțare vizează obiectivul specific: „reducerea emisiilor de carbon în zonele urbane bazată pe planurile de mobilitate urbană durabilă”. Prin acest obiectiv specific din POR 2014-2020 sunt sprijinite acele proiecte care dovedesc că vor avea un impact pozitiv direct asupra reducerii emisiilor de echivalent CO₂, prin încurajarea mijloacelor de transport nemotorizate și eficientizarea transportului rutier motorizat.

Punctul de plecare în identificarea acestor proiecte se regăsește în analiza efectuată din cadrul Planului de Mobilitate Urbană Durabilă (în continuare P.M.U.D.) a orașului Corabia. De asemenea, beneficiarul a pus la dispoziție un studiu de oportunitate.

În ultimele decenii tot mai multe orașe au început să promoveze ciclismul ca mod de transport urban.

Totuși, puține au integrat cu succes ciclismul ca mod de transport pe deplin dezvoltat în sistemele lor urbane. Politicile de ciclism de succes sunt dezvoltate ca parte a unei politici integrate de transport pentru toate modurile de transport și trebuie consolidate prin alte politici, cum ar fi cele de planificare teritorială, de dezvoltare urbană și chiar socio-economice, deoarece acestea se influențează una pe cealaltă.

O politică integrată de transport echilibrează diversele moduri de transport și spațiul utilizat în cadrul orașelor, dându-i fiecărui mod de transport propriile funcții în sistemul de transport urban. Ca rezultat, se va reduce timpul de deplasare pentru toți participanții la

trafic. Orașul va deveni mai sigur, iar calitatea vieții va crește pentru toți cetățenii, bicicliști sau nu.

Traficul și transportul determină imaginea unui oraș, sunt esențiale pentru economie și pot avea un efect negativ asupra calității vieții dintr-un oraș datorită problemelor de siguranță rutieră, zgomotului, poluării, iar în cazul transportului cu mașina, chiar și o creștere în timpul de deplasare datorită congestiilor. Orașele și-au dezvoltat sisteme de transport, însă simultan, aceste sisteme și rețele de transport s-au adaptat orașelor. Rolul foarte important al transportului în viața de zi cu zi a orașelor face ca obiectivele de transport să fie foarte importante pentru obiectivele generale ale unui oraș.

Principalele probleme privind deplasările pietonale

Principalele probleme ale infrastructurii pietonale sunt trotuare degradate și înguste, lipsa dispozitivelor pentru interzicerea parcarilor pe trotuare, iar în unele zone chiar lipsa trotuarelor.

Trecerile de pietoni slab marcate și nesemnificate sunt două aspecte care pun în pericol siguranța pietonilor.

Totodată siguranța pietonilor este influențată de lipsa limitatoarelor de viteză în apropierea trecerilor de pietoni, lipsa unor refugii pentru pietoni la traversarea marilor bulevarde.

Deplasarea cu bicicleta

Numărul deplasărilor cu bicicleta ar crește în situația în care cetățenii ar fi nevoiți să renunțe la modul obișnuit de deplasare. Dacă în medie un cetățean al municipiului efectuează două deplasări pe zi indiferent de modalitatea de deplasare, în cazul deplasării cu bicicleta, cetățenii prezintă o disponibilitate de efectuare în medie a unui număr mai mare de deplasări pe zi.

Dificultatea de a circula pe stradă cu bicicleta, din cauza traficului auto este principala cauză a nivelului actual redus al deplasărilor cu bicicleta cu care se confruntă locuitorii care intenționează să utilizeze acest mijloc de transport.

Urmează ca și cauze ale non-utilizării bicicletelor: lipsa centrelor de închiriere și lipsa rastelurilor.

Cei care în prezent nu folosesc bicicleta pentru a se deplasa, ar fi dispuși să o utilizeze dacă ar exista piste de bicicletă. Totodată o altă condiție este reprezentată de existența unor facilități de închiriere/ parcare pentru biciclete.

Nivelul foarte ridicat de disponibilitate a populației pentru acest mijloc de transport conform studiului de oportunitate, obligă administrația publică locală la crearea condițiilor adecvate, dincolo chiar și de obiectivele prezentei axe de finanțare, oportunitatea creării de piste de biciclete, centre de bike sharing sau montarea de rasteluri fiind în mod evident un element de oportunitate publică.

În ceea ce privește traficul auto, principala problemă este generată de parcarile neregulate, traficul auto ridicat și lipsa parcarilor/ parcări insuficiente.

Starea străzilor este principala problemă cu care se confruntă infrastructura rutieră, acestea fiind degradate. O altă problemă este reprezentată și de trecerile de pietoni neamenajate corespunzător.

Intervențiile în infrastructura pietonală ar conduce la creșterea gradului de accesibilitate, siguranță și confort pentru segmentul de pietoni actuali, neînregistrându-se o creștere semnificativă în volum a acestui segment, cât mai curând o creștere a calității vieții acestora.

Pe de altă parte, crearea unei infrastructuri adecvate pentru mersul pe bicicletă ar conduce la o creștere semnificativă a numărului de persoane care ar utiliza acest mijloc de

transport, aproape tot timpul anului, având în vedere climatul specific zonei orașului Corabia.

Semnalizarea rutieră atât orizontală cât și verticală este pe alocuri deficitară ceea ce duce la un trafic haotic și periculos în zonele respective.

Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea investiției publice

Obiectiv 1 Dezvoltarea rețelelor de piste dedicate circulației bicicletelor și înființarea sistemelor de închiriere a bicicletelor

- dezvoltarea rețelelor de piste dedicate circulației bicicletelor și înființarea sistemelor de închiriere a bicicletelor;
- parări pe termen scurt în vecinătatea principalelor puncte de interes;
- înființarea sistemelor de închiriere a bicicletelor

Obiectiv 2 Intervenții la infrastructura stradală și pietonală

- reabilitarea și modernizarea trotuarelor și a zonelor pietonale inclusiv pentru persoane cu dizabilități;
- lucrări pentru dirijarea și siguranța circulației fluxurilor de pietoni, semnalizarea și amenajarea trecerilor de pietoni;

Prin proiect se tratează următoarele aspecte:

- Dezvoltarea rețelelor de piste dedicate circulației bicicletelor
- Înființarea sistemelor de închiriere a bicicletelor
- Parări de scurtă durată pentru biciclete
- Intervenții la infrastructura pietonală
- Amenajarea trecerilor de pietoni

DESCRIEREA CONSTRUCȚIEI EXISTENTE

Rețeaua stradală existentă se caracterizează prin neuniformitate și diversitate mare în privința caracteristicilor geometrice în plan și în profilul longitudinal, a tipului și stării îmbrăcăminte, aceasta fiind un punct slab în analiza potențialului de valorificare a oportunităților de dezvoltare.

De asemenea trotuarele sunt afectate de unele degradări, cu efecte negative asupra condițiilor de circulație a pietonilor care conduc la accesul îngreunat la principalele obiective economice, sociale, culturale și prin lipsa amenajărilor pentru piste de cicliști este îngreunat accesul acestora la condiții de circulație în condiții de siguranță și confort.

Din analiza studiilor de teren efectuate în zonă s-au desprins următoarele concluzii:

- Îmbrăcămintea trotuarelor prezintă degradări de suprafață, de tipul fisurilor, crapăturilor, tasări, etc.
 - Bordurile pe unele porțiuni sunt degradate;
 - zonele aferente spațiului verde sunt neamenajate corespunzător
- Defectele menționate conduc la:
- realizarea unui trafic anevoios;

- degradarea condițiilor de mediu datorită prafului sau apelor ce bălesc în zona trotuarelor;
- riscul producerii de accidente

Investitia se va realiza pe urmatoarele strazi si zone:

Nr. Crt	Strada	Lungime (m)
1	B-dul Bucuresti	1208
2	Str. Caraiman	460
3A	B-dul 1 Mai Tronson 1	111
3B	B-dul 1 Mai Tronson 2 km 0+000-km0+430	430
	B-dul 1 Mai Tronson 2 km 0+430-km0+868	438
intersectie cu	General Tell	25
	Cezar Boliac	25
	Mihai Bravu	25
4	Str. I. H. Radulescu km0+000-km 0+125	125
	Str. I. H. Radulescu km0+125-km 0+225	100
5	Str. Grivita Rosie	460
6	B-dul Nicolae Titulescu km0+000-km 0+080	80
	B-dul Nicolae Titulescu km0+080-km0+450	370
7	Str. C. A. Roseti	1207
8	Str. Cuza Voda	204
9	Str. Tudor Vladimirescu km0+000-km 0+330	330
	Str. Tudor Vladimirescu km0+330-km 0+410	80
	Str. Tudor Vladimirescu km0+410-km 0+610	200
	Str. Tudor Vladimirescu km0+610-km 0+905	295
10	Str. Fratii Golesti	1207
11	Str. Mihail Kogalniceanu	622
12	Str. Stefan cel Mare	636
TOTAL		8638

In cadrul prezentei documentatii sunt studiate 12 strazi. De asemenea s-au amenajat intersectiile B-dului 1 Mai cu strazile General Tell, Cezar Boliac și Mihai Bravu pe o lungime de 25 de m (conform tabelului de mai sus).

Traseul în plan

In plan traseele străzilor se caracterizează prin aliniamente racordate cu raze de cerc.

Pe toate strazile studiate elementele geometrice din plan nu corespund standardelor in vigoare.

Profil longitudinal

În profil longitudinal declivitățile strazilor au valori reduse, fiind cuprinse între 0.02 și 4.0% %. Declivitățile longitudinale reduse aduc probleme în scurgerea și evacuarea apelor pluviale în lungul strazilor.

Din cauza neamenajării declivităților longitudinale, scurgerea apei pluviale nu este asigurată, aceasta stagnând pe trotuare.

Profilul transversal

Latimile existente ale străzilor studiate sunt prezentate în tabelul de mai jos:

Nr. Crt	Strada	Lungime (m)	Parte carosabilă (m)	Pista de bicicliști (m)	Zona de siguranță (m)	Parcare (partea)
1	B-dul București	1208	2x3.50	2x1.00	2x0.50	-
2	Str. Caraiman	460	2x3.50	-	-	-
3A	B-dul 1 Mai Tronson 1	111	2x3.50	-	-	stanga
3B	B-dul 1 Mai Tronson 2 km 0+000-km0+430	430	2x3.50	-	-	stanga/dreapta
	B-dul 1 Mai Tronson 2 km 0+430-km0+868	438	2x3.50	2x1.00	2x0.50	-
intersecție cu	General Tell	25				
	Cezar Boliac	25				
	Mihai Bravu	25				
4	Str. I. H. Radulescu km0+000-km 0+125	125	2x3.50	-	-	-
	Str. I. H. Radulescu km0+125-km 0+225	100	2x3.50	-	-	-
5	Str. Grivita Rosie	460	2x3.50	-	-	dreapta
6	B-dul Nicolae Titulescu km0+000-km 0+080	80	2x3.50	-	-	stanga
	B-dul Nicolae Titulescu km0+080-km0+450	370	2x3.50	2x1.00	2x0.50	stanga/dreapta
7	Str. C. A. Roseti	1207	2x3.50	2x1.00	2x0.50	-
8	Str. Cuza Voda	204	2x3.50	-	-	-
9	Str. Tudor Vladimirescu km0+000-km 0+330	330	2x3.50	-	-	stanga/dreapta
	Str. Tudor Vladimirescu km0+330-km 0+410	80	2x3.50	-	-	dreapta
	Str. Tudor Vladimirescu km0+410-km 0+610	200	2x3.50	-	-	stanga
	Str. Tudor Vladimirescu km0+610-km 0+905	295	2x3.50	-	-	-
10	Str. Frații Golești	1207	2x3.50	2x1.00	2x0.50	dreapta
11	Str. Mihail Kogalniceanu	622	2x3.50	2x1.00	2x0.50	-
12	Str. Stefan cel Mare	636	2x3.50	2x1.00	2x0.50	-
TOTAL		8638				

Strazile analizate sunt marginite de trotuare și pe unele porțiuni există zone verzi.

Structura rutieră existentă

Sistemul rutier existent este unul precar fiind alcatuit din pavaj pe alocuri degradat și subdimensionat, nisip, nisip cu pietris. De asemenea, imbracamintea asfaltică de pe trotuare este îmbătrânită și pe alocuri degradată.

Degradările aparute în timp pun în pericol siguranța participanților la trafic.

Sistemul de scurgere a apelor

Scurgerea apelor pluviale de pe suprafața carosabilă a strazilor este asigurată prin canalizarea pluvială existentă. Lipsa pantelor de scurgere a apelor în profil transversal dar și longitudinal face ca apele să bălțească în unele zone și să nu se scurgă în canalizarea pluvială existentă.

Semnalizări și marcaje rutiere

Semnalizarea rutieră atât orizontală cât și verticală pe străzile studiate nu este completă, iar uneori este deficitară, ceea ce duce la un trafic haotic și periculos. Intersecțiile dintre străzile studiate prin prezentul proiect nu sunt amenajate corespunzător.

Prin implementarea acestui proiect se urmărește realizarea următoarelor deziderate importante pentru locuitorii orașului Corabia:

- reducerea considerabilă a costurilor cu menținerea și reabilitarea periodică;
- reducerea zgomotului și noxelor, timpul de deplasare reducându-se considerabil;
- creșterea siguranței circulației pietonale și a biciclistilor, **favorizând transportul alternativ nepoluant**;
- creșterea gradului de acces al comunității la serviciile sociale;
- diminuarea surselor de poluare – praf, noroi;

Lucrări propuse:

Trotuare și piste de cicliști

Dezvoltarea rețelilor de piste dedicate circulației bicicletelor

S-au realizat piste de biciclete conform tabelului de mai jos:

Amenajare piste de bicicliști				
Nr. Crt	Strada	Lungime	Dispunere	Lungime totală (m)
1	B-dul București	1188	Pe ambele părți	2376
2	B-dul 1 Mai	410	Pe ambele părți	820
3	B-dul Nicolae Titulescu	350	Pe ambele părți	700
4	Str. C. A. Roșeti	1207	Pe ambele părți	2414
5	Str. Frații Golești	1207	Pe ambele părți	2414
6	Str. Mihail Kogălniceanu	620	Pe ambele părți	1240
7	Str. Ștefan cel Mare	540	Pe ambele părți	1080
TOTAL		5522		11044

Lungimea pistelor de cicliști este de 11044 m

Elementele geometrice proiectate în plan orizontal, vertical, longitudinal și transversal vor respecta prescripțiile prevăzute în **STAS 10144-1-91- Străzi. Trotuare, alei de pietoni și Piste de cicliști. Prescripții de proiectare.**

Profilul longitudinal

Linia roșie proiectată se va amenaja ținând cont de următoarele aspecte:

- asigurarea unui confort corespunzător în circulație;
- asigurarea scurgerii apelor;
- respectarea pasului de proiectare și a razelor minime de racordare impuse de standardele în vigoare (STAS 863/85 și STAS 10144/3-91).

Profilul transversal

În profil transversal piste de cicliști vor avea lățimi cuprinse între 1 și 2 m lățime.

În zonele unde pista de bicicliști va avea lățimea de 2 metri va avea și două sensuri de circulație.

Pistele de cicliști vor avea o zonă de siguranță față de partea carosabilă de 0,5 m.

Structura rutieră

Structura rutieră a pistei de cicliști

- Strat de fundație din balast – 10 cm
- strat din beton de ciment C16/20 - 10 cm –conform NE-012/2009
- strat de uzură tip EB 8rul(BA8)de 3 cm conform SR EN 13108-1(de culoare roșu cărămiziu pentru pistele de cicliști)

Scurgerea apelor

Prin amenajarea pantelor transversale și longitudinale, se asigură colectarea și dirijarea apelor pluviale de suprafață în gurile de scurgere existente sau care vor fi relocate.

Intervenții la infrastructura pietonală

Trotuarele se vor reabilita acolo unde acestea există. În zonele unde partea carosabilă are o lățime suficientă iar trotuarele sunt înguste, se vor lărgi.

Se va păstra traseul existent al trotuarelor acolo unde acestea există, fără a afecta limitele de proprietăți, prin alegerea unor elemente geometrice de amenajare, conform standardelor în vigoare. Elementele geometrice proiectate în plan orizontal, vertical, longitudinal și transversal vor respecta prescripțiile prevăzute în **STAS 10144-1-91- Străzi.**

Trotuare, alei de pietoni și Piste de cicliști. Prescripții de proiectare.

Lucrările de trotuare se realizează astfel încât să asigure reducerea la strictul necesar a suprafeței de teren ocupat, în concordanță cu prevederile legale, în corelare cu lucrările de sistematizare verticală și de rețele tehnico-edilitare supra și subterane.

Se vor monta pe trotuare, în anumite zone, stalpi de delimitare așa încât mașinile să nu mai parcheze pe trotuar iar pietonii să nu mai fie obligați să circule pe partea carosabilă.

Profilul longitudinal

Linia roșie proiectată se va amenaja ținând cont de următoarele aspecte:

- asigurarea unui confort corespunzător în circulație;
- executarea unui volum minim de lucrări (sapături, miscări de terasamente,etc);
- asigurarea scurgerii apelor;
- asigurarea acceselor la proprietăți;
- respectarea pasului de proiectare și a razelor minime de racordare impuse de standardele în vigoare (STAS 863/85 și STAS 10144/3-91).

În profil longitudinal, declivitatea trotuarului urmează, de regulă, declivitatea părții carosabile. În cazul terenurilor accidentate, declivitatea trotuarului poate fi diferită de linia roșie a străzii, în vederea înscrierii pe teren în condiții cât mai avantajoase.

Profilul transversal

În profil transversal trotuarele, sunt amenajate de regulă, cu panta transversală unică, panta fiind stabilită în funcție de tipul îmbrăcămintilor și sistematizarea verticală.

În profil transversal s-au amenajat spațiile verzi care delimitează trotuarele de partea carosabilă. În zonele în care spațiul existent a permis amenajarea a noi spații verzi de având rol de delimitare, acestea s-au proiectat astfel încât lățimea trotuarului să respecte limitele minime prevăzute în stasuri și normative.

În profil transversal trotuarele proiectate vor avea o lățime variabilă cuprinsă între 1 și 5 metri cu puncte izolate în care situația existentă a limitelor de proprietate a necesitat îngustarea acestora.

Trotuarele existente si degradate, care nu s-au putut largi, pentru faptul ca spatiul avut la dispozitie nu permitea acest lucru, s-au reabilitat la dimensiunile existente.

Reabilitarea si modernizarea trotuarelor si a zonelor pietonale se va realiza inclusiv pentru persoane cu dizabilitati;

Structura rutiera

Structura rutiera, va avea urmatoarea componenta:

Structura rutiera trotuare

- Strat de fundatie din balast – 10 cm
- strat din beton de ciment C16/20 - 10 cm
- Strat de nisip – 5 cm
- Pavele autoblocante prefabricate din beton(pentru trotuare - de diverse culori)– 6 cm pe trotuar, 8.0 cm în zonele de acces

Trotuarele vor fi încadrate cu borduri din beton cu dimensiuni 10x15 cm, montate pe o fundație de beton C16/20.

Scurgerea apelor

Prin amenajarea pantelor transversale și longitudinale, se asigură colectarea și dirijarea apelor pluviale de suprafață în gurile de scurgere existente sau care vor fi relocate.

Amenajare treceri pentru pietoni

Trecerile de pietoni se vor amenaja pe cat posibil perpendicular pe drum astfel incat distanta parcursa de pietoni in timpul traversarii sa fie cat mai mica. Trecerile de pietoni s-au repositionat în măsura posibilitatilor astfel incat distanta dintre trecerea de pietoni si intersectia cea mai apropiata sa permita pozitionarea unei masini intre intersectie si trecerea de pietoni, in acest fel neblocaandu-se patrunderea celorlalte autovehicule in intersectie. Trecerile de pietoni s-au amenajat in functie de categoria strazii pe care sunt amplasate.

Trecerile de pietoni amenajate pe drumurile principale se vor amenaja la nivelul asfaltului cu o latime de 2,5 – 3,5 metri. **Acestea se vor amenaja la aceeasi cota cu cea a asfaltului.** Pe fiecare sens de circulatie inainte de trecerea de pietoni se vor amenaja „speed-bumpere” pentru incetinirea vehiculelor si pentru evitarea accidentelor.

Se va utiliza covor rosu inainte de trecerea de pietoni la o distanta de 25 m, pe ambele sensuri, acest covor va avea o aderenta sporita si va mari atentia soferilor auto. Covorul rosu se realizeaza pe un strat suport de mixtura asfaltică nou, dupa ce in prealabil imbracamintea asfaltica care este imbatranita va fi frezata si indepartata.

Trecerile de pietoni amenajate pe drumurile laterale si pe strazile secundare **se vor amenaja la acelasi nivel cu trotuarele si pistele de ciclisti.**

Pentru a descuraja trecerea strazilor prin locurile neamenajate **se vor monta garduri de delimitare a partii carosabile de trotuar pe o lungime de cca. 20 de metri inainte si dupa trecere și în zonele în care se impun, conform planului de situatie.**

O alta masura pentru sporirea sigurantei pe timp de noapte este **iluminarea suplimentară a trecerilor de pietoni cu lampi cu led.**

Se va acorda o atentie deosebita si semnalizarii si presemnalizarii in zona trecerilor de pietoni. Pentru aceasta documentatie s-a **obtinut inca de la aceasta faza avizul Politiei**

rutiere.

În zona trecerilor de pietoni se vor amenaja marcaje tactile la limita trotuarului pentru persoanele cu dizabilitati de vedere. Acestea se vor realiza pe o lungime de 3 metri de o parte si de alta a treceri de pietoni si o latime de 30 cm.

În zona intersectiilor si a trecerilor de pietoni pe drumurile principale, trotuarele vor fi coborate la nivelul părții carosabile prin amenajare de rampe de acces pentru persoanele cu dizabilitati.

În intersectiile care se amenajeaza si in zona trecerilor de pietoni, se vor monta indicatoare rutiere si se vor executa marcaje longitudinale si transversale in conformitatea cu STAS 18148/1-7.

Înființarea sistemelor de închiriere a bicicletelor

Parcări de lungă durată - Sisteme de bike-sharing (SBS): Sistemele de închiriere de biciclete sau de bike-sharing pot fi găsite în numeroase orașe și regiuni din toată Europa. În prezent, sistemul de bike-sharing este mai popular în țările Europei de Vest și Sud, în timp ce în Europa de Est, acesta nu este foarte cunoscut.

De exemplu, sistemul poate fi întâlnit deja în orașe ca Praga, Cracovia și Liubliana.

În cadrul proiectului se vor realiza 2 zone de parcare a bicicletelor de lungă durată, de unde acestea se pot și închiria, acestea fiind pozitionate astfel:

Tabel centralizator spatii amenajate pentru inchiriere biciclete

Nr. Crt.	Denumire Strada	Pozitie km	Partea
1	B-dul 1 Mai tronson 1	0+090	stanga
2	B-dul 1 Mai tronson 2	0+110	dreapta

Parcări de scurtă durată pentru biciclete: 15 locatii

S-au amenajat parcări de scurtă durată pe str. Cuza Voda, Roseti, T. Vladimirescu, Grivița Roșie si B-dul 1 Mai 15 bucati.

O locatie va cuprinde mai multe elemente specifice care sunt necesare parcarii bicicletelor pe termen scurt.

Parcărilor de scurtă durată pentru biciclete reprezintă elemente de mobilier urban deosebit de importante menite să faciliteze păstrarea bicicletei în condiții de siguranță la destinație. Lipsa parcărilor pentru biciclete sau insuficiența lor reprezintă un impediment major care descurajează utilizarea bicicletei ca mod de deplasare.

Parcarile pentru durata scurta se vor amenaja in apropierea zonelor de interes public, in zona pistelor de biciclete proiectate.

Parcărilor de scurtă durată pentru biciclete sunt dedicate nevoii de a parca pentru mai puțin de două ore.

Avand in vedere ca multitudinea modelelor de biciclete, in fiecare din cele 15 de locatii se vor monta mai multe tipuri de rastele.

Marcaj rutier pentru reconfigurarea parcarilor conform noului proiect

Odata cu reconfigurarea elementelor geometrice ale elementelor proiectate, marcajele existente de la parcare s-au repositionat asa incat autovehiculele sa nu mai poata parca in zona colturilor intersectiilor afectand vizibilitatea din intersectii si punand in pericol pietonii si ciclistii.

Marcajele sunt evidentiata in planul de situatie.

Amenajarea caminelor de utilitati si a caminelor tehnice

In cadrul documentatiei s-au revazut lucrari de ridicare la cota proiectata a caminelor de vizitare de apa, canalizare, aerisitori gaz si a gurilor de scurgere de la canalizare pluviala. Acestea se vor ridica sau pozitiona la cotele din proiect.

In cazul in care caminele de vizitare se gasesc pe spatiul verde existent sau cel proiectat, se vor ridica cu 5 cm deasupra stratului de pamant pentru a facilita accesul si pentru nu a permite scurgerea stratului de pamant in interiorul canalelor in timpul ploilor mai insemnate cantitativ.

Siguranta circulatiei

Semnalizarea rutiera pe timpul executiei si cea definitiva se va realiza cu indicatoare si marcaje rutiere, in conformitate cu prevederile legislatiei in vigoare din domeniu, respectiv OUG 195/2002 republicata; Legea 93/2016; HG 1391/2006; STAS 1848/1,2,3-2011 si STAS 1848/7-2015 si a Normelor Metodologice MI-MT nr.1112/411 din oct 2000 privind conditiile de inchidere si de instituire a restrictiilor de circulatie la lucrarile pe drumurile publice.

Pentru continuitatea circulatiei ciclistilor si a carucioarelor pentru copii si persoane cu handicap locomotor, **se folosesc borduri tesite** si racordari cu planuri inclinate respectandu-se prevederile si reglementarile din "Normativ privind adaptarea cladirilor civile si spatiului urban la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap, indicative NP 051-2012-revizuire NO 051/2000-", in special cu privire la latimea trotuarelor si la caracteristicilor rampelor de acces de la carosabil la trotuar pentru trecerile de pietoni.

- Lucrările de întreținere curentă aferente noii structuri rutiere se vor realiza conform normativului 554/2002 si STAS NE 033;
- Urmarirea in exploatare se face conform: "Normativ privind comportarea in timp a constructiilor, indicativ P 130-1999"

Principalii indicatori tehnico-economici aferenti obiectivului de investitii

Indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectului de investitii, exprimată în lei, cu TVA și respectiv, fără TVA, din care constructii-montaj (C+M), în conformitate cu devizul general

- INV: 22.871.502,50 lei inclusiv TVA;
- INV: 19.252.862,97 lei fara TVA;

Din care:

- C+M: 18.974.202,42 lei inclusiv TVA;
- C+M: 15.944.707,92 lei fara TVA;

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

1. Lungimea totala a strazilor pe care se realizeaza investitia: 8638 ml
2. Lungime piste de cicliști: 11044 m
3. Amenajare/Reabilitare trotuare: 44060 mp
4. Spatii amenajate pentru inchiriere biciclete sisteme de bike-sharing (SBS): 2 bucați
7. Parcări de scurtă durată pentru biciclete: se vor monta rastele pentru biciclete în 15 locatii

Durata de realizare estimată a obiectivului de investitie exprimata in luni: 36 luni

Durata de execuție estimată a lucrarilor exprimata in luni: 24 luni

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,
DRAGOȘ CRISTIAN MUȘUROI



SECRETAR,
DOSPINOIU TĂNȚICA

A blue ink handwritten signature, likely belonging to Dospinoiu Tănțica, the Secretary.