

CONSILIUL JUDEȚEAN ARGEȘ
DIRECȚIA TEHNICĂ
Serviciul Lucrări publice,
Infrastructură și Investiții

APROB,
PREȘEDINTE
Ion MÎNZÎNĂ

AVIZAT,
VICEPREȘEDINTE,
Marius Florinel NICOLAESCU

AVIZAT DE LEGALITATE,
SECRETAR GENERAL AL JUDEȚULUI
Ionel VOICA

RAPORT

Privind aprobarea Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenții, a indicatorilor tehnico-economici și a devizului general - faza D.A.L.I., pentru obiectivul de investiții “Modernizare DJ679A Bârla (DJ679)- Căldăraru, km 0+000- km 12+835, L=12,835 km”

U.A.T. Județul Argeș, în calitate de Achizitor, a încheiat cu S.C. H.V.I.D. CONSULTING GROUP S.R.L. Contractul de prestări servicii nr. 20224/4614/26.10.2021, având ca obiect prestarea serviciilor de elaborare: temă de proiectare, studii de teren, expertiză tehnică, documentații tehnice pentru obținerea CU și avize /acorduri aferente, documentație de avizare a lucrărilor de intervenții (DALI) și caiet de sarcini pentru procedura de achiziție publică de servicii de proiectare, asistență tehnică și execuție lucrări pentru obiectivul de investiții “**Modernizare DJ679A Bârla (DJ679)- Căldăraru, km 0+000- km 12+835, L=12,835 km**”.

Prin Hotărârea nr.262 din 28.10.2021 a fost aprobat Devizul general estimativ în valoare de 49.914.884,92 lei cu TVA pentru obiectivul “Modernizare DJ679A Bârla (DJ679)- Căldăraru, km 0+000- km 12+835, L=12,835 km”.

Prin revizuirea DALI conform avize/acorduri și actualizarea devizului general, va fi modificată valoarea devizului general estimativ aprobat prin HCJ Argeș nr.262 din 28.10.2021.

A fost obținut Certificatul de Urbanism nr.9/7726 din 20.04.2023, emis de Consiliul Județean Argeș, respectiv au fost obținute toate avizele/acordurile solicitate prin acesta.

Documentația de avizare a lucrărilor de intervenții și documentația tehnică integrată acestuia sunt întocmite în conformitate cu prevederile menționate la Regimul economic și Regimul tehnic din Certificatul de urbanism nr.9/7726/20.04.2023, emis de Județul Argeș.

Scopul realizării obiectivului în cazul de față este de a elimina vulnerabilitățile construcției existente (drum) cauzată de factori de risc naturali. Prin realizarea lucrărilor se asigură condiții minimale de infrastructură rutieră și totodată o dezvoltare zonală echilibrată din punct de vedere al rețelei de transport rutier.

1. Situația existentă și necesitatea realizării lucrărilor de intervenții relevante

Proiectul își propune aducerea structurii rutiere a sectorului de drum vizat la parametrii tehnici corespunzători clasei tehnice a drumului, corectarea elementelor geometrice, astfel încât să se încadreze în prevederile legale, refacerea sistemului de colectare și evacuare a apelor pluviale.

Lucrările de modernizare vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de circulație și a fluenței traficului și vor influența benefic zona atât din punct de vedere ambiental cât și din punct de vedere socio-economic.

Conform OMT nr. 1296/2017 - Ordin pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor, sectorul studiat se încadrează ca drum de **clasă tehnică V – drum județean**.

2. Identificarea scenariilor/opțiunilor tehnico – economice

SOLUȚIA 1

Soluția 1 considerată constă în realizarea îmbrăcămînții drumurilor din mixtură asfaltică și anume execuția sistemelor rutiere aferente variantei 1 recomandată de expertul tehnic.

Se urmărește traseul existent, pentru prevenirea angajării unor lucrări foarte costisitoare și ocupării unor suprafețe de teren ce nu au folosință de drum și nu aparțin domeniului public. Traseul proiectat are în vedere o ușoară îmbunătățire a elementelor geometrice ale curbelor existente.

În profil longitudinal se identifică două situații:

Pentru zona de intravilan sau cu cote impuse (drumuri laterale, acces proprietăți): se urmărește linia terenului existent, cota roșie fiind în medie cu max. 10 – 15 cm mai ridicată decât cea existentă astfel încât să nu fie afectate zonele de acces la proprietăți. Excepție fac zonele cu cote impuse: racordarea cu sectoarele amenajate din zona intersecției cu străzile reabilite anterior și zonele de capăt, unde se face racordarea la existent.

Pentru zona de extravilan, fără cote impuse: linia roșie proiectată este mai ridicată cu circa 30-40 de cm față de cotele existente ale drumului.

Profil transversal

S-a dispus următorul profil transversal:

- | | |
|---|---|
| • Platforma drumului | 8.00m |
| • Partea carosabilă | 6.00m |
| • Benzi de circulație | 2 |
| • Acostamente | 2x1,00m |
| din care benzi de încadrare | 2x0,25m |
| • Panta transversală pe partea carosabilă | 2.5% |
| • Panta transversală pe acostamente | 2.5% pe acostamente consolidate și
4% la acostamente împietruite |

S-au dispus următoarele tipuri de structura rutieră:

Structură rutieră tip 1

- strat de rulare, 4cm grosime după compactare, din beton asfaltic BAPC 16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conf. SR EN 13108-1) (cu agregate naturale de balastiera prelucrate prin concasare și sortare;

- strat de legătură, 6cm grosime după compactare, din beton asfaltic BADPC22.4 conform AND 605 (BA 22.4 leg 50/70 conf. SR EN 13108-1), (cu agregate naturale de balastiera prelucrate prin concasare si sortare);
- strat din piatra sparta, 15cm grosime după compactare, (amestec agregat sort 0-63mm, de balastieră prelucrat prin concasare si sortare) conf. SR EN 13242+A1, STAS 6400, SR EN 13285;
- 30 cm strat de balast conform SR EN13242+A1 si STAS 6400/84
- strat de formă executat din 10 cm de balast (se poate utiliza inclusiv materialul recuperat din pietruirea existentă, după curățare)
sau 15 cm strat de pământ stabilizat cu lianți hidraulici
- săpătură până la cota inferioară a structurii rutiere proiectate;

Structură rutieră tip 2

- strat de rulare, 4cm grosime după compactare, din beton asfaltic BAPC 16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conf. SR EN 13108-1) (cu agregate naturale de balastiera prelucrate prin concasare si sortare);
- strat de legătură, 6cm grosime după compactare, din beton asfaltic BADPC22.4 conform AND 605 (BA 22.4 leg 50/70 conf. SR EN 13108-1), (cu agregate naturale de balastiera prelucrate prin concasare si sortare);
- strat din piatra sparta, 15cm grosime după compactare, (amestec agregat sort 0-63mm, de balastieră prelucrat prin concasare si sortare) conf. SR EN 13242+A1, STAS 6400, SR EN 13285;
- completare cu balast 15 cm conform SR EN13242+A1 și STAS 6400/84
- scarificare și reprofilare pietruire existentă

S-a dispus și amenajarea drumurilor laterale până la limita cadastrului DJ și pe lățimea existentă.

Drumurile laterale se vor executa cu aceeași structura rutieră ca drumul principal:

- strat de rulare, 4cm grosime după compactare, din beton asfaltic BAPC 16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conf. SR EN 13108-1) (cu agregate naturale de balastiera prelucrate prin concasare si sortare);
- strat de legătură, 6cm grosime după compactare, din beton asfaltic BADPC22.4 conform AND 605 (BA 22.4 leg 50/70 conf. SR EN 13108-1), (cu agregate naturale de balastiera prelucrate prin concasare si sortare);
- strat din piatra sparta, 15cm grosime după compactare, (amestec agregat sort 0-63mm, de balastieră prelucrat prin concasare si sortare) conf. SR EN 13242+A1, STAS 6400, SR EN 13285;
- 30 cm strat de balast conform SR EN13242+A1 si STAS 6400/84
- săpătură până la cota inferioară a structurii rutiere proiectate;

Intersecția DJ679A cu DC125 se va amenaja pe o suprafață de 229.60 mp. Fiind o racordare existentă, se va freza asfaltul existent și se va asigura racordarea prin:

- strat de rulare, 4cm grosime după compactare, din beton asfaltic BAPC 16 conform AND 605 (BA16 rul 50/70 conf. SR EN 13108-1) (cu agregate naturale de balastiera prelucrate prin concasare si sortare);
- strat de legătură, 6cm grosime după compactare, din beton asfaltic BADPC22.4 conform AND 605 (BA 22.4 leg 50/70 conf. SR EN 13108-1), (cu agregate naturale de balastiera prelucrate prin concasare si sortare);

Scurgerea apelor

Scurgerea apelor se va realiza prin pantele părții carosabile către șanțurile proiectate.

S-au dispus șanțuri betonate și șanțuri de pământ conform planurilor de situație.

S-au dispus lucrări la podețe:

- podețe transversale noi în locul celor existente
- podețe tubulare noi la intersecțiile cu drumurile laterale.
- Podețe de acces la proprietăți (tubulare De500)

S-au dispus și lucrări de reparații la podețe existente precum:

- Podeț km 2+560 – se execută decolmatări și reparații la timpane
- Execuții de timpane noi la tuburi existente.

Pentru asigurarea accesului la proprietăți s-a dispus și execuția de podețe de acces De500.

Siguranța circulației

Siguranța circulației se realizează atât pe perioada de execuție prin semnalizarea rutieră a punctelor de lucru cât și pe perioada de exploatare, conform legislației în vigoare.

Ca semnalizare orizontală, se vor realiza marcaje longitudinale la limita dintre carosabil și acostamente precum și marcaj axial de separare a sensurilor de circulație.

Lucrările de marcaj se vor executa în conformitate cu SR 1848/1-7.

Ca semnalizare verticală, se vor amplasa indicatoarele rutiere conform planurilor de situație întocmite.

Indicatoarele vor răspunde cerințelor de avertizare, reglementare, orientare și informare și se vor executa la dimensiunile prevăzute în SR 1848/1-2024.

Se vor executa și tronsoane de parapet tip H2-W4.

Lucrări la poduri

Pod km 4+498

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

- La suprastructura
 - desfacerea straturilor căii actuale de pe pod;
 - demolarea grinzilor de parapet, consolelor de trotuar și a betonului de panta;
 - înlocuirea fâșiilor cu goluri marginale cu grinzi prefabricate H=52cm;
 - reparații cu mortare speciale pe porțiunile cu degradări ale grinzilor;
 - perforarea fâșiilor la intrados pentru a permite evacuarea apei;
 - turnarea plăcii de suprabetonare;
 - refacerea hidroizolației;
 - montarea parapetului de siguranță;
 - montarea parapetului pietonal metalic;
- La infrastructuri
 - cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului și a aripilor;
 - Racordarea culeelor și a aripilor la noua geometrie a suprastructurii
- In albie
 - Recalibrarea albiei și curățarea vegetației pe o lungime de 20.00m amonte și 10.00m aval

În acest scenariu suprastructura va fi dimensionată la clasa E de încărcare.

Calea pe pod va avea următoarea alcătuire:

- BAP16 – 4cm
- BAP16 – 4cm
- BA8 – 3cm
- Hidroizolație specială pentru poduri – 1cm

Calea pe trotuare va avea următoarea alcătuire:

- BA8 – 3cm

- Umplutură trotuar din beton C25/30
- Hidroizolație specială pentru poduri – 1cm

Pod km 6+350

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare, respectiv îmbunătățire a elementelor de la nivelul suprastructurii, după cum urmează:

- La suprastructura
 - desfacerea straturilor căii actuale de pe pod;
 - demolarea consolelor de trotuar;
 - înlocuirea fasciilor cu goluri marginale;
 - reparații cu mortare speciale pe porțiunile cu degradări ale grinzilor;
 - perforarea fâșiilor la intrados pentru a permite evacuarea apei;
 - turnarea plăcii de suprabetonare;
 - refacerea hidroizolației;
 - montarea bordurilor înalte pentru protecția pietonilor;
 - montarea parapetului pietonal metalic;
- La infrastructuri
 - cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale pasajului și a aripilor;
 - Racordarea culeelor și a aripilor la noua geometrie a suprastructurii
- In albie
 - Recalibrarea albiei și curățarea vegetației pe o lungime de 20.00m amonte și 10.00m aval

În acest scenariu suprastructura va fi dimensionată la clasa E de încărcare.

Calea pe pod va avea următoarea alcătuire:

- BAP16 – 4cm
- BAP16 – 4cm
- BA8 – 3cm
- Hidroizolație specială pentru poduri – 1cm

Calea pe trotuare va avea următoarea alcătuire:

- BA8 – 3cm
- Umplutură trotuar din beton C25/30
- Hidroizolație specială pentru poduri – 1cm

Pod km 10+596

Sunt prevăzute lucrări de demolare a structurii existente și de realizare a unui pod nou. Acesta va avea schema statică de grindă simplu rezemată cu deschiderea de 11.50m. Podul va avea lungimea totală 16.90m, compusă din ziduri întoarse de câte 2.40m, rosturi de dilatație de câte 5cm și suprastructura de 12.00m.

Suprastructura are o lățime totală de 10.30m, asigurând o parte carosabilă de 7.80m încadrată de borduri prefabricate din beton de 20x42cm, trotuare de câte 1.00m și parapet pietonal. Elementul principal de rezistență este o dală din beton alcătuită din grinzi prefabricate precomprimate H=52cm, L=12.00m în conlucrare cu o placă monolită din beton armat.

Infrastructurile sunt compuse din două culee masive din beton armat fundate direct.

Racordările cu terasamentele sunt realizate ziduri întoarse de 2.40m, sferturi de con pereate și plăci de racordare de 3.00m.

Structura va fi dimensionată la grupa 1.a de încărcare, compusă din convoiul LM1 și o încărcare de 3kN/m² din oameni pe trotuare.

Calea pe pod va avea următoarea alcătuire:

- BAP16 – 4cm
- BAP16 – 4cm
- BA8 – 3cm
- Hidroizolație specială pentru poduri – 1cm

Calea pe trotuare va avea următoarea alcătuire:

- BA8 – 3cm
- Umplutură trotuar din beton C25/30
- Hidroizolație specială pentru poduri – 1cm

SOLUȚIA 2

Soluția 2 presupune realizarea unei structuri rutiere rigida compusa dintr-o îmbrăcămintă din beton de ciment, pe un strat de fundație din balast

- 20 cm strat de uzura din beton rutier BcR 4.0 conform NE 014-2002;
- 2 cm nisip; hârtie Kraft sau folie polietilenă;
- strat din cu balast, 20cm grosime după compactare (amestec agregat sort 0-63mm, de balastiera) conf. STAS 6400, SR EN 13242+A1, SR EN 13285;
- strat de formă executat din 10 cm de balast (se poate utiliza inclusiv materialul recuperat din pietruirea existentă, după curățare)
sau 15 cm strat de pământ stabilizat cu lianți hidraulici
- săpătură până la cota inferioară a structurii rutiere proiectate

În afară de structura rutieră detaliată mai sus, toate celelalte lucrări descrise la soluția I rămân valabile.

Realizarea acestei soluții are următoarele dezavantaje:

- Necesita utilaje specializate pentru execuție ce trebuie sa fie menținute în stare buna de funcționare.
- Traficul trebuie adaptat la execuție – circulație numai pe o banda.
- După turnarea dalelor carosabilul se poate reda traficului numai după 21 de zile, față de câteva ore la asfalt.
- Rosturile transversale necesita execuție atenta si întreținere corespunzătoare, iar în exploatare provoacă disconfort (șocuri si zgomot).
- Nu poate prelua creșteri de trafic prin creșteri de capacitate portanta, ranforsarea ulterioara a drumului este laborioasa – costisitoare

În afară de structura rutieră detaliată mai sus, toate celelalte lucrări descrise la soluția I rămân valabile.

Pod km 4+498

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare integrala a suprastructurii, după cum urmează:

- La suprastructura
 - Înlocuirea integrală a suprastructurii cu una în soluție de grinzi prefabricate din beton precomprimat în conlucrare cu o placă monolită din beton armat; aceasta trebuie să asigure o parte carosabilă de 7.80m+SL, trotuare cu lățime utilă minimă de 1.00m și spațiu suficient pentru elemente de siguranță
- La infrastructuri
 - cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale podului si a aripilor;
 - Racordarea culeelor si a aripilor la noua geometrie a suprastructurii
- In albie
 - Recalibrarea albiei și curățarea vegetației pe o lungime de 20.00m amonte si 10.00m aval

În acest scenariu suprastructura va fi dimensionată la grupa 1.a de încărcare.

Calea pe pod va avea următoarea alcătuire:

- BAP16 – 4cm
- BAP16 – 4cm
- BA8 – 3cm
- Hidroizolație specială pentru poduri – 1cm

Calea pe trotuare va avea următoarea alcătuire:

- BA8 – 3cm
- Umplutură trotuar din beton C25/30
- Hidroizolație specială pentru poduri – 1cm

Pod km 6+350

Sunt prevăzute lucrări de reparații la nivelul infrastructurilor și de schimbare integrală a suprastructurii, după cum urmează:

- La suprastructura
 - Înlocuirea integrală a suprastructurii cu una pe soluție de grinzi prefabricate din beton precomprimat în conlucrare cu o placă monolită din beton armat; aceasta trebuie să asigure o parte carosabilă de 7.80m+SL, trotuare cu lățime utilă minimă de 1.00m și spațiu suficient pentru elemente de siguranță.
- La infrastructuri
 - cămășuirea tuturor elementelor de infrastructură ale pasajului și a aripilor;
 - Racordarea culeelor și a aripilor la noua geometrie a suprastructurii
- In albie
 - Recalibrarea albiei și curățarea vegetației pe o lungime de 20.00m amonte și 10.00m aval

În acest scenariu suprastructura va fi dimensionată la grupa 1.a de încărcare, compusă din convoiul LM1 și o încărcare de 3kN/m² din oameni pe trotuare.

Calea pe pod va avea următoarea alcătuire:

- BAP16 – 4cm
- BAP16 – 4cm
- BA8 – 3cm
- Hidroizolație specială pentru poduri – 1cm

Calea pe trotuare va avea următoarea alcătuire:

- BA8 – 3cm
- Umplutură trotuar din beton C25/30
- Hidroizolație specială pentru poduri – 1cm

Pod km 10+596

Sunt prevăzute lucrări de demolare a structurii existente și de realizare a unui pod nou. Acesta va fi compus dintr-o casetă de beton armat cu lumina de 12.40x3.00m. Podul va avea lungimea totală 13.60m.

Suprastructura are o lățime totală de 11.05m, asigurând o parte carosabilă de 7.80m încadrată de borduri prefabricate din beton de 20x42cm, trotuare de câte 1.20m și parapet pietonal. Planșeul este alcătuit dintr-o dală cu grosime variabilă între 60-70cm, pereți cu grosime de 60cm și un radier compus dintr-o zonă armată de 80cm și una din beton simplu de 1.00m.

Racordările cu terasamentele sunt realizate aripi din beton armat și plăci de racordare de 3.00m.

Structura va fi dimensionată la grupa 1.a de încărcare, compusă din convoiul LM1 și o încărcare de 3kN/m^2 din oameni pe trotuare.

Calea pe pod va avea următoarea alcătuire:

- BAP16 – 4cm
- BAP16 – 4cm
- BA8 – 3cm
- Hidroizolație specială pentru poduri – 1cm

Calea pe trotuare va avea următoarea alcătuire:

- BA8 – 3cm
- Umplutură trotuar din beton C25/30
- Hidroizolație specială pentru poduri – 1cm

Soluția propusă în cazul de față are rolul de a elimina vulnerabilitățile construcției existente (drum) cauzată de factori de risc naturali. Prin realizarea lucrărilor se asigură condiții minimale de infrastructură locală/județeană și totodată o dezvoltare zonala echilibrată din punct de vedere al rețelei de transport rutier.

De asemenea lucrările prevăzute în prezenta documentație previn apariția unor degradări sau accentuarea defectelor actuale. Per total complexitatea lucrării este una redusă neputând fi asociați factori de risc semnificativi.

Indicatorii tehnico-economici aferenți Soluției 1:

- Valoarea totală(inclusiv TVA): **66.997.560,06 lei**,
Construcții + Montaj(C+M), (inclusiv TVA): **47.471.711,28 lei**
- Valoarea totală(fără TVA): **55.451.584,32 lei**,
Construcții + montaj (C+M),(fără TVA): **39.232.819,24 lei**

Indicatorii tehnico-economici aferenți Soluției 2:

- 1.Valoarea totală(inclusiv TVA): **78.028.407,91 lei**
Construcții + Montaj(C+M), (inclusiv TVA): **55.373.765,23 lei**
- 2.Valoarea totală(fără TVA): **64.580.455,05 lei**
Construcții + montaj (C+M),(fără TVA): **45.763.442,34 lei**

În cazul **variantei I** se apreciază o complexitate a lucrării redusă neputând fi asociați factori de risc semnificativi.

Aplicarea **variantei II** presupune o durată de execuție mai mare. În cazul în care vor fi întâlnite probleme în execuție, inclusiv datorate factorilor climaterici și mai ales în timpul execuției fundației, pot apărea întârzieri care vor decala apoi și lucrările ulterioare.

Analiza multicriterială a variantelor de alcătuire a comparat avantajele și dezavantajele aplicării soluției I față de soluția II, obținându-se un punctaj superior pentru soluția I.

Astfel, având în vedere argumentele enunțate mai sus, din punct de vedere tehnic și economic se recomandă Soluția I, aceasta fiind soluția recomandată și de expertul tehnic.

3.Principali indicatori tehnico–economici aferenți investiției (soluția I recomandată):

a) Indicatori maximali, respectiv valoarea totală a obiectivului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții – montaj (C+M), în conformitate cu devizul general.

Totalul cheltuielilor este de:

55.451.584,32 lei la care se adaugă **11.545.975,74 lei (TVA)** rezultând **66.997.560,06 lei (inclusiv TVA)**

din care C+M:

39.232.819,24 lei la care se adaugă **8.238.892,04 lei (TVA)** rezultând **47.471.711,28 lei (inclusiv TVA)**

S-a atașat ca anexă la prezenta documentație devizul general privind cheltuielile necesare realizării obiectivului (întocmit conform HG 907/2016).

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;

- drum de clasă tehnică V cu două benzi de circulație;
- Lungime totală sector de drum: - 12730m
- Lățime parte carosabilă: - 6,00 m;
- Acostamente: - 2 x 1,00m din care 0,25m benzi de încadrare;
- Infrastructură dimensionată la trafic și la acțiunea fenomenului de îngheț-dezghet;
- Covor asfaltic în două straturi;
- Șanțuri: - șanțuri betonate cu secțiune trapezoidală;
- șanțuri de pământ
- Podețe: - podețe transversale noi în locul celor existente
- podețe tubulare noi la intersecțiile cu drumurile laterale.
- Podețe de acces la proprietăți (tubulare De500)
- Poduri: - 3 bucăți

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

Analiza cost-beneficiu financiară este îngreunată în cazul proiectelor de infrastructură de dimensiuni mici, și care nu generează venituri. Este și cazul prezentului proiect, având în vedere că recuperarea capitalului investit nu este facilă, el putând fi doar parțial recuperat, prin intermediul unor servicii, taxe sau alte mecanisme care pot genera fluxuri financiare.

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

Durata realizării obiectivului de investitie este de **35 luni**, iar **durata de executie a lucrărilor este de 24 luni**.

Față de cele prezentate mai sus și în temeiul HG nr.907/2016 privind aprobarea conținutului-cadru al documentației tehnico-economice aferente investițiilor publice, cu modificările și completările ulterioare și art.44 din Legea nr.273 din 29 iunie 2006 privind finanțele publice locale, considerăm că proiectul de hotărâre privind aprobarea Documentației de Avizare a Lucrărilor de Intervenții, a indicatorilor tehnico-economici și a devizului general - faza D.A.L.I., pentru obiectivul de investiții **“Modernizare DJ679A Bârla (DJ679) - Căldăraru, km 0+000- km 12+835, L=12,835 km”** este

fundamentat din punct de vedere al reglementărilor în vigoare, raportat la atribuțiile și competențele specifice acestui serviciu, sens în care propunem analizarea, supunerea spre dezbatere și adoptare a proiectului de hotărâre în ședința Consiliului Județean Argeș din luna noiembrie 2025, în conformitate cu prevederile art. 173, alin. (1), lit. ”b”, alin (3), lit. ”f”, alin (5), lit. ”l”, art. 182, alin. (1) coroborat cu art. 196, alin. (1) lit.”a” și art. 243, alin (1), lit. ”a” din O.U.G.nr. 57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare .

Anexăm la prezentul raport:

- Documentația de Avizare a Lucrărilor de Intervenții întocmită de către S.C. H.V.I.D. CONSULTING GROUP S.R.L. în conformitate cu prevederile HG.nr.907/2016 (forma consolidată) și revizuită în conformitate cu cerințele avizelor/acordurilor din Certificatul de Urbanism nr. 9/7726 din 20.04.2023, emis de Județul Argeș;
- Indicatorii tehnico-economici – *faza* Documentația de Avizare a Lucrărilor de Intervenții, în conformitate cu prevederile HG.nr.907/2016 – forma consolidată;
- Devizul general actualizat– *faza* Documentația de Avizare a Lucrărilor de Intervenții, conform modelului prevăzut în anexa nr.7 din HG.nr.907/2016 – forma consolidată;

**Director executiv,
Alisa CIOBANU**

**Director executiv,
Carmen MOCANU**

**Arhitect Șef,
Andreea Cosmina TACHE**

**Director executiv,
Alin STOICEA**

**Sef serviciu,
Tatiana TODERICI**

**Consilier juridic,
Robert CIORTAN**

**Întocmit,
George MARIN**

