

Beneficiar: Comuna Valea Mare Pravat

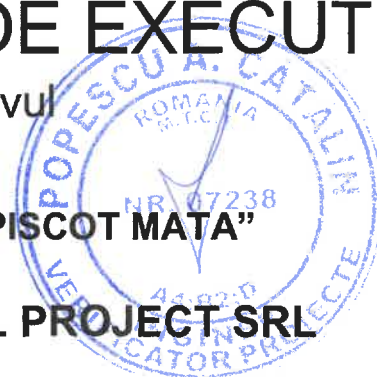


PROIECT TEHNIC DE EXECUTIE

privind obiectivul

„EXECUTIE SANTURI TIP PISCOT MATA”

Proiectant: SC EVA TOTAL PROJECT SRL



A. PARTI SCRISE

I.Memoriu tehnic general

1.Informații generale privind obiectivul de Investiții.

1.1.Denumirea obiectivului de investiții.

„EXECUTIE SANTURI TIP PISCOT MATA”

1.2.Amplasamentul

TARA:	ROMANIA
REGIUNEA:	MUNTENIA
JUDETUL :	ARGES
LOCALITATEA:	VALEA MARE PRAVAT



1.3.Actul administrativ prin care a fost aprobat(a), in conditiile legii, studiul de fezabilitate/documentatia de avizare a lucrarilor de interventii

Conform Hotararii Consiliului Local al comunei Valea Mare Pravat.

1.4.Ordonator principal de credite/investitor.

Comuna Valea Mare Pravat, judetul Arges

Adresa: Sat Valea Mare Pravat, Valea Mare Pravat, Judetul Arges, Romania.

1.5.Investitorul

Comuna Valea Mare Pravat, judetul Arges

Adresa: Sat Valea Mare Pravat, Valea Mare Pravat, Judetul Arges, Romania.



1.6.Beneficiarul investiției.

Comuna Valea Mare Pravat, judetul Arges

Adresa: Sat Valea Mare Pravat, Valea Mare Pravat, Judetul Arges, Romania.

1.7.Elaboratorul proiectului tehnic de executie.

Proiectant general: S.C. EVA TOTAL PROJECT S.R.L.

cu sediu in Com.Oarja, Sat Oarja, Str.Ciresului, Nr.96, Jud.Arges,

J3/1177/12.06.2018,

CUI RO39475366

Proiect Nr. 13/2022

2. Prezentarea scenariului/opțiunii aprobat(e) în cadrul studiului de fezabilitate/documentației de avizare a lucrărilor de intervenții

2.1 Particularități ale amplasamentului, cuprinzând:

a)Descrierea amplasamentului

Strada DC 31 porneste din DN 73 pe raza localității Valea Mare, traversează localitățile Bilcești, Fântâna și Colnic și se termină la intersecția cu drumul comunal DC 36. Tronsonul investigat al DC 31 are lungimea de 200 m.

Comuna Valea Mare Pravăț este amplasată în județul Argeș. Comuna este situată pe vechiul drum comercial al țării, care leagă Brașovul de Câmpulung – străvechea reședință domnească. Se găsește în nordul județului Argeș și a fost multă vreme suburbană orașului Câmpulung. Față de centrul orașului Câmpulung, se află la o distanță de 7km, iar față de Municipiul Pitești, reședința județului Argeș, se află la 62km. Are o suprafață de 61km pătrați.

Valea Mare Pravăț este o comună în județul Argeș, Muntenia, România, formată din satele Bilcești, Colnic, Fântâna, Gura Pravăț, Nămăești, Pietroasa, Șelari și Valea Mare Pravăț (reședința).

Limita estică a comunei este dată de interfluviul dintre râurile Argeșel și Râul Târgului, interfluviu format din Dealul Nămăieștilor; limita vestică o formează Dealul Mare. Spre nord înaintează până la curbura Dealului Mare, iar spre sud până la poalele dealului subcarpatic Mățău. De remarcat este faptul că la limita estică sunt poalele vârfului Mateiaș, comuna Valea Mare Pravăț venind astfel în contact cu rama muntoasă.

Comuna este orientată în general de la S.V. spre N.E., cu următoarele repere de hotar:

- la Sud-Vest – Orașul Câmpulung,
- la Nord-Est – Comuna Rucăr,
- la Est – Comuna Dragoslavele,
- la Sud-Est – Comuna Stoenеști,
- la Sud – Comuna Mioarele (Mățău).

b)Topografia

Comuna se află în zona montană din nord-estul județului, la nord-est de Municipiul Câmpulung, pe cursul superior al râului Argeșel, la poalele Munților Iezer.

Este străbătută de soseaua națională DN 73 care leagă Câmpulung de Brașov. Lângă Valea Mare Pravăț, din acest drum se ramifică soseaua județeană DJ 72A, care duce spre sud-vest la Târgoviște pe valea Dambovitei.

Râul Argeșel își are izvorul în nordul comunei, în Munții Iezer-Păpușa și curge spre sud prin centrul comunei.

Satele comunei se află în partea de sud, iar partea de nord constă mai ales în păduri și munți. Cel mai înalt vârf al comunei este Păpușa (2.391 m), din Munții Iezer- Păpușa la granița cu comunele Rucăr și Lerestii la nord.

c)Clima si fenomenele natural specifice zonei

Clima :

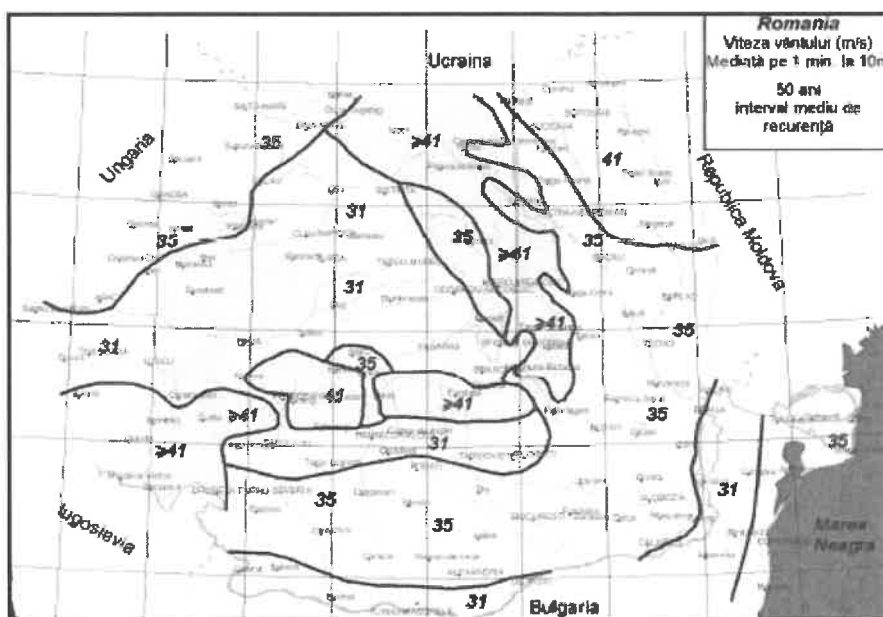
Sarcini climatice

- Precipitatii medii multianuale 700 mm, minim lunar 36,9 mm, maxim lunar 89,8
- Precipitatii maxime lunare primăvara 525,8mm, vara 657,1mm, toamna 489,6mm, iarna 306,5 mm, anual 1978,6 mm.
- Precipitatii maxime în 24 ore 'nim 40,3 mm, maxim 133,4 mm.
- Viteza medie a vântului 3,6 m/sec (Beofort); directia de la est 20%; de la vest 16%; calm 19%.
- După indicele de umiditate Thornthwaite, evaporalia 120-140 mm, se încadrează în tipul I, moderat.

Întreaga zonă are caracter puternic torential în perioade cu precipitatii abundente,fapt ce determină fenomene de eroziune accentuate pe partea dinspre versanti depuneri substantiale în zona de confluen!ă vărsare.

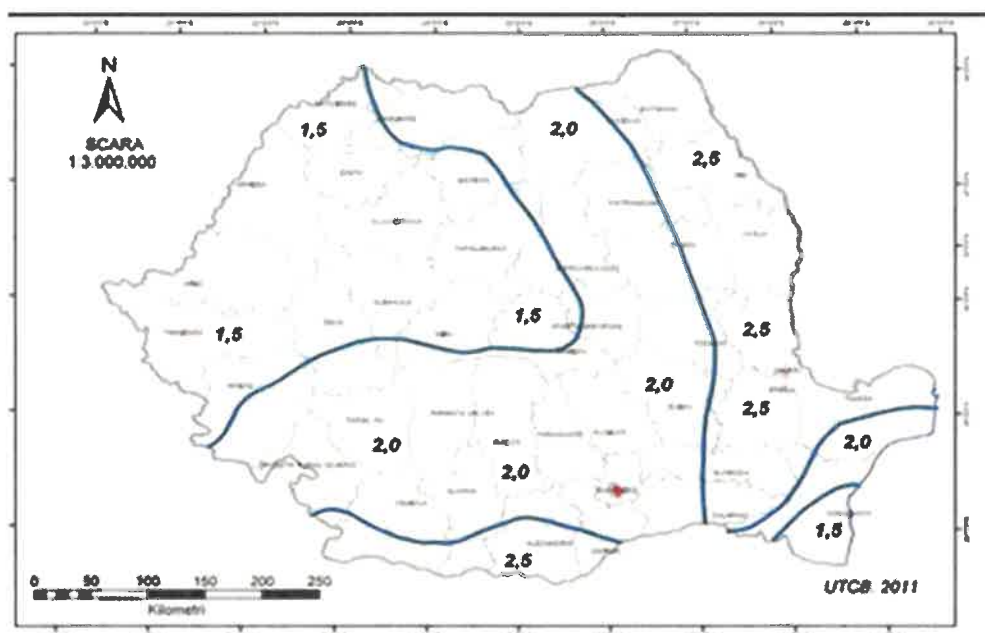
În perioadele cu viituri puternice au loc inundatii cu caracter temporar,fapt ce necesită amenajarea văilor si torentilor existenti.

Nivelul apelor subterane variază între -0,8 si 8,0 m în functie de aportul precipitatiilor.



Valori caracteristice ale vitezei vantului avand 50 ani interval mediu de recurenta

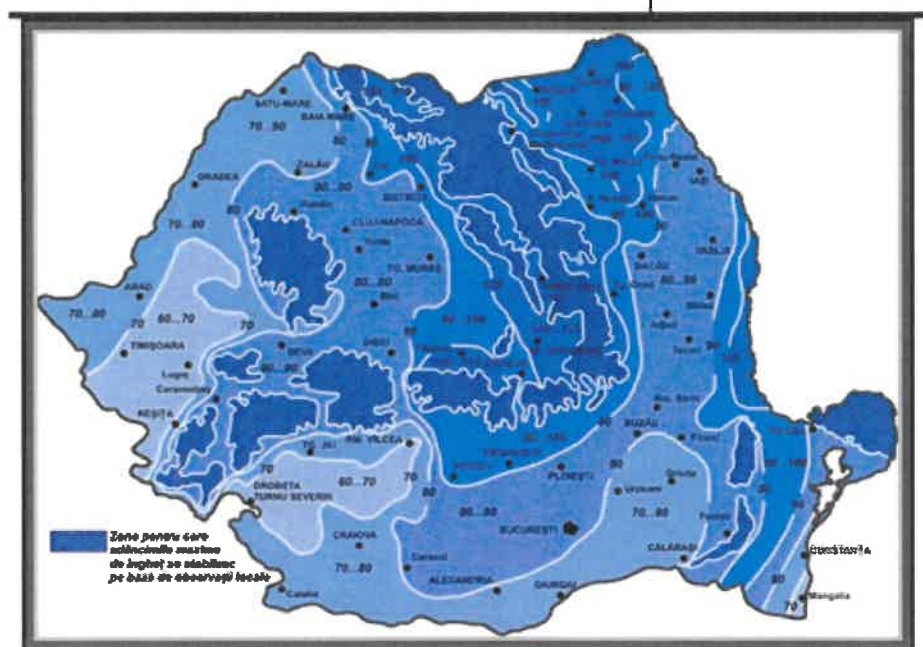
În conformitate cu prevederile Codului de proiectare, evaluarea acțiunii zăpezii asupra construcțiilor, indicativ CR 1 – 1 – 3/2012, valoarea caracteristică a încărcării din zăpada pe sol este de 2,00 KN/mp.



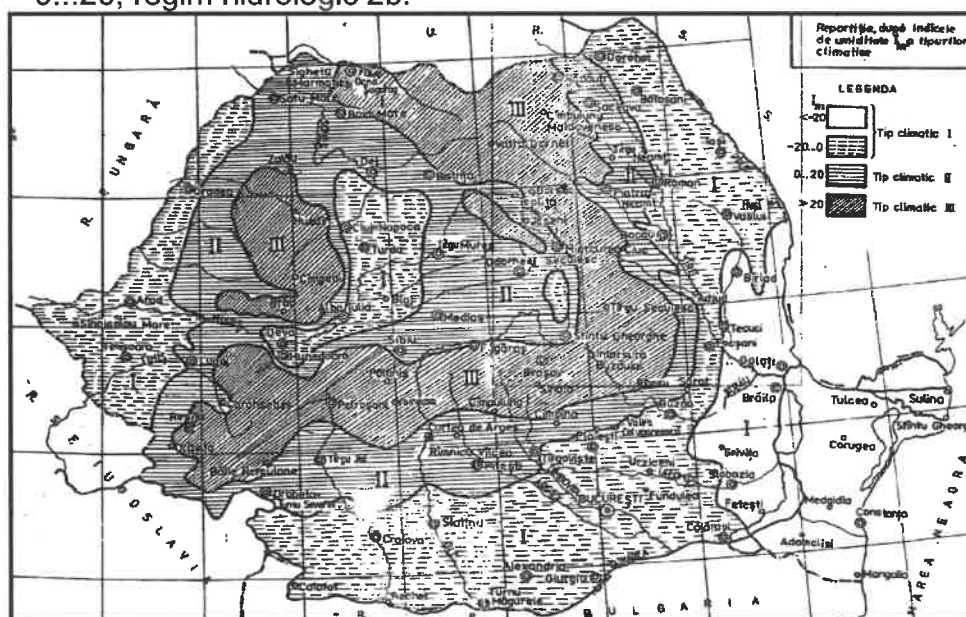
Incarcarea din zapada pe sol

Adancimea de inghet:

Adancimea de inghet este 0.90-1.00 m conform STAS 6054/77, privind "Zonarea teritoriului Romaniei dupa adancimea de inghet – adancimi maxime de inghet", prezentate in harta de mai jos.

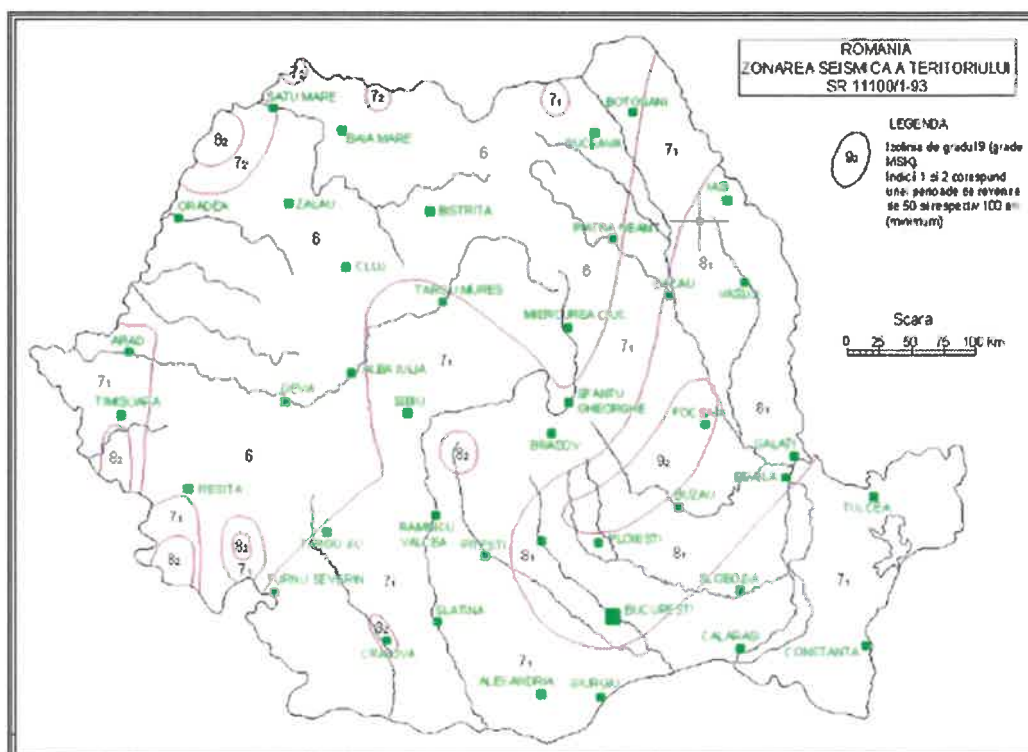


Tipul climatic dupa repartitia indicelui de umiditate Thorontwhite, conform STAS 1709-1/90 este III cu $I_m = 0...20$, regim hidrologic 2b.



d) Geologia, seismicitatea

În conformitate cu STAS 11100-93, drumurile investigate pe raza comunei se afla în zona gradului 7₁ macroseismic după scara Richter. Normativul P100-1/2013, privitor la zona teritoriului României, după valorile coeficienților seismici T_c și a_g , atribuie zonei se identifică valorile $T_c=0.7\text{sec.}$, și $a_g=0.24g$ pentru o perioadă de recurență de 100 ani.



Zonarea seismică a teritoriului României

-Date geotehnice

Stratificarea terenului

Pe baza a 2 foraje geotehnice executate pe amplasament, s-a pus în evidență următoarea stratificație caracteristică:

1. STRADA DC 31- BILCEȘTI (foraj F5,F6)

Foraj F5 – km 0+040 STANGA:

- 0,00- 0.30 m material de umplutura
- 0,30-3.0 m argila prafoasă slab nisipoasă brun- galbuie cu intercalatii vinetii și resturi organice

Foraj F6 – km 0+140 dreapta:

- 0,00-0.30 m sol vegetal
- 0,30-3.0 m argila prafoasă slab nisipoasă brun- galbuie cu intercalatii vinetii și resturi organice

Concluzii și recomandari:

Stabilitatea amplasamentului este bună și corespunde din punct de vedere geotehnic.

e)devierile si protejarile de utilitati afectate

Nu este cazul.

Pentru a evita situatii neprevazute, beneficiarul va avea in vedere ca pana la momentul inceperii lucrarilor de executie la prezentul obiectiv de investitii, sa nu permita amplasarea unor utilitati in zona lucrarilor proiectate.

f)sursele de apa, energie electrica, gaze, telefon si altele asemenea pentru lucrari definitive si provizorii;

Nu este cazul.

Eventualele utilitati necesare pe parcursul executiei lucrarilor vor fi asigurate prin grija beneficiarului.

g)caile de acces permanente, caile de comunicatii si altele asemenea;

Nu este cazul.

Pentru realizarea investitiei se va utiliza drumul public, cu reglementarea circulatiei de catre antreprenor.

Nu sunt necesare executarea de noi căi de acces pentru realizarea integrală a tuturor obiectivelor proiectului, accesul la acestea realizându-se prin intermediul rețelei de drumuri existente.

h)caile de acces provizorii;

Nu este cazul.

i)bunuri de patrimoniu cultural imobil.

Nu este cazul.



2.2. Solutia tehnica cuprinzand:

a) caracteristici tehnice si parametri specifici obiectivului de investitii.

Tinand cont de starea actuala a drumurilor, de cresterea valorilor de trafic, pentru stoparea fenomenului de degradare cat si pentru imbunatatirea capacitatii portante se impune necesitatea inceperii lucrarilor de modernizare a acestora.

Conform expertizei tehnice **nr. 293/2022** intocmita de expert tehnic **Popescu A. Nicolae**, Sectoarele de străzi expertizate se încadrează în clasa tehnica V, conform O.G. 43/1997.

În momentul actual, starea tehnică a străzilor nu satisface nici măcar cerințele unui trafic „foarte ușor”.

Beneficiarul lucrării nu dispune de date de trafic, dar se apreciază că pe o perioadă de perspectivă de 15 ani (2022 – 2036), străzile vor rămâne în clasa de trafic „ușor”, max. 0,10 m.o.s., întrucât vor prelua numai un trafic local, care să atingă obiective de interes social-cultural și să asigure legătura cu drumurile comunale și județene din zona.

Pe strada DC 31 pe tronsonul investigat se vor executa acostamente betonate si rigole carosabile prefabricate cu latimea de 0.65 m.

Acostamentul se va executa din beton de ciment clasa C30/37 (clase expunere XC4, XF1, XF2) de 15 cm grosime pe substrat de 5cm nisip si 20cm balast.

În ceea ce privește soluțiile tehnice de realizare a structurii rutiere, acestea vor fi proiectate ținând seama de situația reală de pe teren, obținută prin măsurători topografice de detaliu și de rezultatele relevante ale studiului geotehnic.

Straturile structurii rutiere se recomandă a se calcula în funcție de traficul estimat, condițiile de exploatare climaterice și hidrologice, respectiv de caracteristicile materialelor utilizate, verificându-se și rezistența structurii rutiere la acțiunea fenomenului de îngheț-dezghet.

Soluțiile de alcătuire a sistemelor rutiere vor fi în conformitate cu standardele și normele românești și europene și vor asigura rezistența și stabilitatea lucrărilor atât la sarcini statice cât și la cele dinamice precum și îmbunătățirea caracteristicilor de suprafață prin:

- Sporirea stabilității la deformații permanente;
- Realizarea unui strat care poate rezista unor presiuni verticale, dar care trebuie tratat cu un liant care să lege pietrele între ele în scopul preluării acțiunilor tangențiale, produse de vehicule.

De asemenea, se subliniază necesitatea ca beneficiarul să aibă în vedere obligativitatea realizării lucrărilor de întreținere curente pe toată durata de exploatare a lucrării.

Soluțiile tehnice adoptate pentru realizarea lucrărilor de modernizare au în vedere utilizarea numai de materiale agrementate conform reglementărilor naționale în vigoare, precum și legislației și standardelor naționale armortizate cu legislația U.E. Aceste materiale sunt în conformitate cu prevederile H.G. nr. 776/1997, ale Legii nr. 10/1995 privind obligativitatea utilizării de materiale agrementate pentru executia lucrărilor, ale Legii nr. 608-2004 privind evaluarea conformitatilor produselor și Ordin M.T.C.T. nr 1558/2004 pentru aprobarea Regulamentului privind atestarea conformitatilor produselor pentru construcții.

b) varianta constructivă de realizare a investiției;

In ceea ce privește profilul transversal existent, se întâlnește următoarea situație:

În alegerea profilului transversal tip s-au respectat normativele și legislația în vigoare, respectiv STAS 10144-1/90 (Strazi- Profiluri transversale) și Ordinul MT 50/98 (Norme tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile rurale).

c) trasarea lucrărilor;

Proiectarea strazilor din comuna Valea Mare Pravat s-a realizat având la baza planul de situație general în sistemul de coordonate stereografic 1970.

Trasarea lucrărilor se va face cu un echipament adecvat, pe baza prezentei documentații conform planului de situație proiectat și a schițelor de reperaj, în concordanță cu normativele în vigoare.

Materializarea punctelor rețelei de sprijin se va face cu borne de beton, conform SR 3446-1/1996. Se vor putea folosi și alte tipuri de materializări (borne FENO, picheti metalici) cu acceptul beneficiarului.

Compensarea rețelilor de sprijin se va face ca rețea liberă astfel încât să se asigure o precizie interioară a rețelei de 5 cm.

Măsurarea elementelor liniare și unghiulare se va face cu stația totală, asigurând o determinare a coordonatelor planimetrice cu precizia ± 5 cm.

Materializarea punctelor din rețeaua poligonometrică se va face cu picheti metalici, protejarea lucrărilor executate și a materialelor din șantier;

Protejarea lucrărilor și a materialelor din șantier cade în sarcina antreprenorului ce va executa lucrarea.



II. Memorii tehnice de specialitati.

Traseul strazii cuprinse in proiectul " **EXECUTIE SANTURI TIP PISCOT MATA** " urmarite pentru modernizarea in prezenta documentatie reprezinta o parte din strazile existente in comuna Valea Mare Pravat, judetul Arges.

Strada propusa pentru modernizare se inscriu in reseaua de drumuri de pe teritoriul comunei Valea Mare Pravat, in sensul ordinului Ministerului Transporturilor nr. 46/1998, prioritatea in modernizare decurgand functional, in principal din:

- intinderea si densitatea zonelor de locuit existente;
- reducerea consumului de carburanti si micsorarea cantitatilor de noxe emise;
- necesitatea si posibilitatea reducerii unor puncte de conflict.

In conformitate cu ridicarile topografice, lungimea totala a straziilor ce vor fi modernizate este de **200.00 ml.**

Strazile investigate au urmatoarele lungimi:

Nr.Crit.	Denumire strazi rurale	Lungimi (m)
1	Strada DC 31	200.00



Acostamentele sunt tasate, denivelate, șanțurile sunt extrem de degradate



Acostamentele sunt înierbate, denivelate, șanțurile sunt extrem de degradate. Sunt realizate accese peste șanțuri

In ceea ce priveste profilul transversal existent, se intalneste urmatoarea situatie:

In alegerea profilului transversal tip s-au respectat normativele si legislatia in vigoare, respectiv STAS 10144-1/90 (Strazi- Profiluri transversale) si Ordinul MT 50/98 (Norme tehnice privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile rurale).

Elemente geometrice in plan orizontal

In plan orizontal, traseul drumului este caracterizat printr-o succesiune de aliniamente si curbe, lucrarile necesare urmaresc in general elementele geometrice existente. Exceptie fac portiunile din traseu unde se propun corectii locale ale curbelor in conformitate cu normele tehnice in vigoare ce reglementeaza proiectarea acestei categorii de drum pentru a evita expropriile. Avand in vedere desfasurarea traseului pe unele zone, pentru evitarea unor lucrari costisitoare, viteza de proiectare a fost redusa la minim.

Prin amenajarea in plan s-a urmărit proiectarea unor elemente geometrice corespunzătoare unei viteze de baze cu păstrarea în totalitate a traseului actual cu calcularea racordărilor, conform prevederilor STAS 863-85, cu respectarea prevederilor ordinului 45/1998 **Norme tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor** si a ordinului 50/1998 **Norme tehnice privind proiectarea și realizarea străzilor în localitățile rurale**.

Traseul drumurilor se prezintă ca o succesiune de aliniamente, curbe și frânturi (vezi plan de situație), elementele geometrice adoptate sunt în conformitate cu prevederile STAS 863/85 – Elemente geometrice, astfel incat axa proiectata urmareste pe cat posibil axa existenta a strazilor.

Elemente geometrice in profil longitudinal

Elementele geometrice ale profilului longitudinal au fost stabilite tinand cont de normele tehnice in vigoare.

Linia rosie a fost proiectata tinand cont de solutia tehnica abordata pentru structura rutiera, de cotele acceselor la proprietati si de realizarea unor elemente geometrice corespunzatoare unei viteze de proiectare de 25 km/h .

Principalele criterii luate in considerare la proiectarea liniei rosii:

- Declivitati cat mai mici pe lungimi cat mai mari ($d < d_{max} = 8.73\%$, $l_p > l_{pmin} = 50$ m)
- realizarea unui pas de proiectare mai mare decat pasul minim de proiectare corespunzator categoriei drumului;
- evitarea volumelor mari de terasamente;
- respectarea punctelor de cote obligate
- pentru realizarea structurii rutiere proiectate s-a avut în vedere ca grosimea acestora să fie asigurată la marginea carosabilului.
- or unde este posibila stagnarea apei daca scurgerea apelor nu va fi tratata corespunzator.

Linia rosie este alcatuita din rampe, pante si paliere ce prezinta discontinuitati in punctele de schimbare a declivitatiilor care pot fi mai mult sau mai putin accentuate, in functie de valoarea declivitatiilor adiacente si valoarea lor.

Linia rosie se caracterizeaza prin valori ale declivitatiilor care sunt variabile pe tronsoanele analizate. Racordarile vertical au fost proiectate pentru valori ale lui $m \geq 0.5$.

Racordările în plan vertical pot fi convexe, la care în centrul curbei de racordare se găsește sub nivelul racordării și concave, la care centrul curbei de racordare se află deasupra curbei de racordare.

Diferențele în axa menționate în profilul longitudinal reprezintă cotele de execuție.

Declivitatea pe drumurile comunale este cuprinsă între 0.72% și 9.01%.

Profil transversal tip

În alegerea profilului transversal tip s-au respectat normativele și legislația în vigoare, respectiv STAS 10144-1/90 (Străzi- Profile transversale) și Ordinul MT 50/98 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor în localitățile rurale. (Ordinul Ministerului Transporturilor nr.50/27.01.1998, publicat în Monitorul Oficial al României, partea I, nr. 138 bis/06.06.1998 cu consultarea prevederilor STAS 1014/1-90)

În profil transversal tip, având în vedere situația existentă din teren și importanța strazilor analizate, s-a recomandat proiectarea unor elemente geometrice corespunzătoare unor străzi din mediul rural (strada secundară)

Întălmim următoarele profile transversale tip, profile transversale tip străzi secundare:

Profil transversal DC 31:

-Km 0+000.000-Km 0+200.000

Parte carosabilă existentă = 5.00 m

Pe strada DC 31 pe tronsonul investigat se vor executa acostamente betonate și rigole carosabile prefabricate cu lățimea de 0.65 m.

Acostamentul se va executa din beton de ciment clasa C30/37 (clase expunere XC4, XF1, XF2) de 15 cm grosime pe substrat de 5cm nisip și 20cm balast.

Lățime medie acostament betonat = 1m



Dimensionarea structurilor rutiere – vezi Anexa 1

Dimensionarea structurii rutiere se face conform normativelor și reglementărilor tehnice în vigoare și a fost adoptată în baza calculelor de verificare la îngheț-dezghet.

Dimensionarea structurilor rutiere a fost făcută conform următoarelor reglementări tehnice:

- "Normativ pentru dimensionarea structurilor rutiere suple și semirigide", indicativ PD 177-2001;
- "Normativ pentru dimensionarea straturilor bituminoase de ranforsare a structurilor rutiere suple și semirigide", indicativ AND 550-1998.

Pentru o dimensionare cât mai adecvată a stratificației structurii rutiere proiectate s-au efectuat studii de teren în vederea obținerii următoarelor date:

- Modul de alcătuire a straturilor rutiere existente și grosimea acestora;
- Caracteristicile geotehnice ale pământului de fundare;
- Regimul hidrologic al complexului rutier – tipul profilului transversal, modul de asigurare a scurgerii apelor de suprafață, existența și starea dispozitivelor de drenare, nivelul apelor freatice.

Alcătuirea structurii rutiere și caracteristicile geotehnice ale pământului de fundare se stabilesc pe bază de sondaje conform normativului AND 550.

Tipul de sistem rutier se stabilește în funcție de materialele preponderente în zona și anume:

- Agregate naturale de carieră, care au pondere importantă în sistemele rutiere suple;
- Agregate naturale de balastieră, care au pondere importantă în sistemele rutiere semirigide;

Alcătuirea structurii rutiere și anume variația pe grosimea acestora, a tipurilor de straturi rutiere și a grosimii acestora, se stabilește având în vedere următoarele:

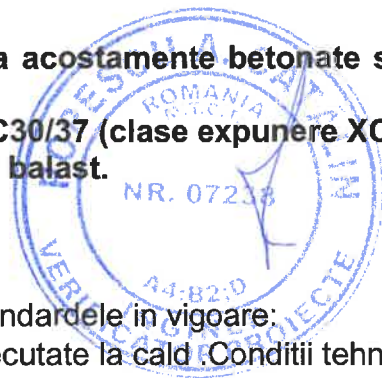
- Grosimile minime constructive ale diferitelor straturi rutiere cf. STAS 6400;
- Grosimile maxime ale diferitelor straturi, ținând cont de anumite constrângeri specifice tehnologiilor de execuție din țara noastră;

Verificarea structurilor rutiere la fenomenele de îngheț-dezgheț se face conform următoarelor reglementări tehnice în vigoare:

- STAS 1709-1/90 Adăncime de îngheț în complexul rutier.
- STAS 1709-2/90 Prevenirea și remedierea degradărilor din îngheț-dezgheț.
- STAS 1709-3/90 Determinarea sensibilității la îngheț a pământurilor de fundație
- STAS 6054-77 Adăncimi maxime de îngheț.

Pe strada DC 31 pe tronsonul investigat se vor executa acostamente betonate și rigole carosabile prefabricate cu lățimea de 0.65 m.

Acostamentul se va executa din beton de ciment clasa C30/37 (clase expunere XC4, XF1, XF2) de 15 cm grosime pe substrat de 5cm nisip și 20cm balast.



În alegerea structurii rutiere s-au respectat normativele și standardele în vigoare:

- AND 605/2016 Normativ privind « Mixturi asfaltice executate la cald. Condiții tehnice privind proiectarea, prepararea și punerea în opera. »
- STAS 1709/1,2,3 - 90 Acțiunea fenomenului de îngheț-dezgheț, la lucrări de drumuri.
- STAS 2914 - 84 - Lucrări de drumuri – Terasamente.
- SREN 13108 – 1 - Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 1: Betoane asfaltice.
- SR EN 13108 - 5 - Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 5: Mixtură asfaltică stabilizată.
- SR EN 13108 - 7 - Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 7: Mixtură asfaltică poroasă.
- SR EN 13108 - 20 - Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 20: Procedura pentru încercarea de tip.
- SR EN 13108 - 21 – Mixturi asfaltice. Specificații pentru materiale. Partea 21: Controlul producției în fabrică.
- SR EN 13242 - Agregate din materiale nelegate sau legate hidraulic pentru utilizare în ingineria civilă și în construcții de drumuri.
- STAS 6400 - 84 - Lucrări de drumuri. Straturi de bază și de fundații.
- STAS 1913/13 – 83 - Teren de fundare – Caracteristici de compactare. Încercare Proctor.

Colectarea si scurgerea apelor provenite din precipitații

Scurgerea apelor in profil transversal se va realiza cu ajutorul pantei de 2.5 % a partii carosabile, a pantei de 4% de pe acostamente si in profil longitudinal prin rigolele carosabile proiectate pe ambele parti ale partii carosabile a DC 31 intre km 0+000 si km 0+200.

Accesele la proprietati existente se pot păstra.

Toatal lungime rigola carosabila proiectata si acostament betonat = **320 ml**

Latime medie acostament betonat = 1 m

Categoria și clasa de importanță;

Stabilirea categoriei de importanta

Categoria de importanță a fost stabilită conform "Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor" din H.G. nr. 766 din 21 noiembrie 1997 și Ord. MLPAT nr. 31/N/1995. Factorii determinanți care au stat la baza stabilirii categoriei de importanță au fost:

- Importanța vitală.
- Importanța social-economică și culturală.
- Implicarea economică.
- Necesitatea luării în considerare a duratei de utilizare (existența).
- Necesitatea adaptării la condițiile locale de teren și de mediu.
- Volumul de muncă și de materiale necesare.
- Pentru evaluarea fiecărui factor determinant s-au avut în vedere câte trei criterii asociate, a căror punctare s-a făcut conform celor stipulate în metodologie.

DETERMINAREA PUNCTAJULUI ACORDAT

Nr. crt.	Factorul determinant		Criteriile asociate		
	k (n)	P (n)	p (i)	p (ii)	p (iii)
1.	1	4	2	1	1
2.	1	2	1	1	1
3.	1	2	1	1	1
4.	1	1	1	1	1
5.	1	1	1	1	1
6.	1	2	0	1	1
Total		12			
Categoria de importanță			C -Normala		

Rezultă o încadrare a construcției în categoria de importanță normală (C). Evaluarea

punctajului fiecărui factor determinant s-a făcut pe baza formulei: $P(n) = k(n) \times \sum p(i) / n(i)$

Conform regulamentului de stabilire a categoriei de importanta a constructiilor aprobate prin Ordinul MLPAT nr.31/N/02.10.1995 publicat in Buletinul Constructiilor Vol. 4/1996 si in Monitorul Oficial nr.352 partea I din 10.12.1997- Anexa 3, art. 6 – incadreaza drumurile de interes local in categoria „C” de importanta Normala.

Deci, categoria de importanta stabilita este: C

Durata de realizare a investitiei

Durata de realizare a investitiei este de 2 luni.



Intocmit:
Dascalu Daniel

