

R O M Â N I A
JUDEȚUL HUNEDOARA
CONSILIUL LOCAL AL ORAȘULUI
S I M E R I A

HOTĂRÂREA NR. 41/2025

**privind aprobarea documentației tehnico-economice- fază D.A.L.I.,
a indicatorilor tehnico-economici și a devizului general pentru obiectivul de investiții
"Reabilitare carosabil strada Fabricii, oraș Simeria, județul Hunedoara "**

Consiliul local al orașului Simeria, județul Hunedoara, întrunit în ședința ordinară din data de 31 martie 2025;

Având în vedere Referatul de aprobare înregistrat sub nr. 5543/27.03.2025, prin care doamna viceprimar Asan Marcela-Elena propune aprobarea documentației tehnico-economice, a indicatorilor tehnico-economici și devizul general - fază D.A.L.I., pentru obiectivul de investiții "Reabilitare carosabil strada Fabricii, oraș Simeria, județul Hunedoara ";

Analizând proiectul de hotărâre nr.53/2025 privind aprobarea documentației tehnico-economice, a indicatorilor tehnico-economici și devizul general - fază D.A.L.I., pentru obiectivul de investiții "Reabilitare carosabil strada Fabricii, oraș Simeria, județul Hunedoara ";

Având în vedere raportul Compartimentului Investiții al aparatului de specialitate al Primarului orașului Simeria, înregistrat sub nr. 5.640 din 27.03.2025, precum și avizul favorabil al Comisiei Buget-Finanțe a Consiliului local al orașului Simeria, înregistrat sub nr. 5.719 din 28.03.2025;

Prin H.C.L. nr. 26/2025 s-a aprobat Nota conceptuală și Tema de proiectare pentru obiectivul de investiții "Reabilitare carosabil strada Fabricii, oraș Simeria, județul Hunedoara " ;

Luând în considerare contractului de servicii nr. 5186/21.03.2025, încheiat cu S.C. PADPONT DESIGN S.R.L. Simeria, prin care au fost efectuate serviciile de elaborare a documentației tehnico-economice, respectiv D.A.L.I. pentru obiectivul de "Reabilitare carosabil strada Fabricii, oraș Simeria, județul Hunedoara ";

În baza procesului verbal de recepție nr. 5355/25.03.2025 al Comisiei de recepție a documentațiilor tehnico-economice pentru documentația aferentă obiectivului de investiții "Reabilitare carosabil strada Fabricii, oraș Simeria, județul Hunedoara ";

În temeiul dispozițiilor H.G. nr.907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice, ale art.44, alin.1 din Legea nr.273/2006 privind finanțele publice locale, cu modificările și completările ulterioare, precum și ale art.129, ali.2. lit.b și alin.4, lit.d, ale art.139, alin.1 și ale art.196, alin.1, lit.a din O.U.G. nr.57/2019 privind Codul administrativ, cu modificările și completările ulterioare;

HOTĂRĂȘTE :

Art.1 – Se aprobă documentația tehnico-economică – faza D.A.L.I. pentru obiectivul de "Reabilitare carosabil strada Fabricii, oraș Simeria, județul Hunedoara ", conform Anexei nr.1, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.2 – Se aprobă indicatorii tehnico-economici – faza D.A.L.I. pentru obiectivul de "Reabilitare carosabil strada Fabricii, oraș Simeria, județul Hunedoara ", conform Anexei nr.2, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.3 – Se aprobă devizul general – faza D.A.L.I. pentru obiectivul de "Reabilitare carosabil strada Fabricii, oraș Simeria, județul Hunedoara ", conform Anexei nr.3, care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art.4 – Cu ducerea la îndeplinire a prezentei hotărâri se însărcinează Compartimentul Investiții din cadrul aparatului de specialitate al Primarului Orașului Simeria.

Art.5 - Prezenta hotărâre poate fi atacată conform procedurii și termenelor prevăzute de Legea contenciosului administrativ nr.554/2004, cu modificările și completările ulterioare, la Tribunalul Hunedoara, Secția Contencios Administrativ și Fiscal.

Art.6 - Prezenta hotărâre se comunică Primarului Orașului Simeria, Compartimentului Investiții și Instituției Prefectului județului Hunedoara.

Simeria, 31 martie 2025

PREȘEDINTELE ȘEDINȚEI,
cons. TALPOȘ ROBERT-PETRICĂ



Contrasemnează,
SECRETAR GENERAL,
jr. Todor Nicolae-Adrian

Prezenta hotărâre a fost adoptată în ședința ordinară a Consiliului local al orașului Simeria din data de 31 martie 2025 prin vot deschis, cu 15 voturi „pentru”.

Documentație tehnico-economică–faza D.A.L.I.

**pentru obiectivul de investiții ”Reabilitare carosabil
strada Fabricii, oraș Simeria, județul Hunedoara ”**

PREȘEDINTELE ȘEDINTEI
cons. TALPOȘ ROBERT-PETRICĂ



Contrasemnează,
SECRETAR GENERAL,
jr. Todor Nicolae-Adrian

PROIECTANT GENERAL:
SC PADPONT DESIGN SRL, SIMERIA

Loc. Simeria, str. Cuza Voda, nr. 2D,

jud. Hunedoara

J20/379/2014, CUI: 33080367



Proiect nr. 353/2025

MARTIE 2025

SC PADPONT DESIGN SRL, SIMERIA

REABILITARE CAROSABIL STRADA FABRICII,
ORASUL SIMERIA, JUDETUL HUNEDOARA

FAZA : D.A.L.I.

BENEFICIAR:

U.A.T. ORASUL SIMERIA, JUD. HUNEDOARA

PROIECTANT GENERAL:
SC PADPONT DESIGN SRL, SIMERIA
Loc. Simeria, str. Cuza Voda, nr. 2D,
jud. Hunedoara
J20/379/2014, CUI: 33080367



REGISTRARIA ORASULUI SIMERIA
Intrare nr. 5339
Data 25.03.2025

ADRESA

Prin prezenta va depun un exemplar din documentatia nr. 353/2025 faza
DALI aferenta investitiei:

**REABILITARE CAROSABIL STRADA FABRICII, ORAS SIMERIA, JUDETUL
HUNEDOARA,**

In format pe hartie si electronic.

Ing. Szakacs Albert Razvan



PROIECTANT GENERAL:
SC PADPONT DESIGN SRL, Simeria, str Cuza
Voda, nr. 2D

Intocmit: Szakacs Albert Razvan

MARTIE 2025

Faza : D.A.L.I.

LISTA DE SEMNATURI

Proiectant general:

PADPONT DESIGN SRL

, Simeria, str. Cuza Voda, nr. 2D, J20/379/2014, CUI: 33080367

COLECTIV REDACTARE:

SEF PROIECT:

Ing. Szakacs Albert Razvan

COLECTIV PROIECTARE:

DRUMURI

Ing. Szakacs Albert Razvan



2 SITUATIA EXISTENTA SI NECESITATEA REALIZarii LUCRARILOR DE INTERVENTII

2.1 Prezentarea contextului: politici, strategii, legislatie, acorduri relevante, structuri institutionale si financiare

Investitia propusa prin prezenta documentatie se va finanta prin bugetul local sau oricare alta sursa legal constituita. Documentatia de fata prezinta modul de reabilitare a carosabilului de pe strada Fabricii, de pe raza localitatii Simeria, Oras Simeria, jud. Hunedoara.

Realizarea investitiei se incadreaza in strategia de dezvoltare locala a Orasului Simeria, iar finantarea investitiei va fi posibila prin alocarea bugetara a principalului ordonator de credite a proiectului.

In ceea ce priveste legislatia existenta, prezenta documentatie se incadreaza in coordonatele legii 10/1995, privind calitatea in constructii. Documentatia de fata respecta de asemenea toate normele, normativele, STAS-urile sau alte acte legislative privind domeniul de activitatea, in vigoare la data intocmirii prezentei. Toate legile care stau la baza documentatiei sunt prezentate la cap. 6.4.

2.2 Analiza situatiei existente si identificarea deficientelor

Prezenta documentatie prezinta modul de reabilitare a strazii Aurel Vlaicu de pe raza localitatii Simeria, jud. Hunedoara.

Strada Fabricii intre km 0+000 – km 0+275

Strada Fabricii pe sectorul cuprins intre km 0+000 – km 0+275 are calea de rulare realizata din piatra cubica. Starea de degradare este una foarte avansata avand in vedere faptul ca pe alocuri lipseste piatra cubica deoarece s-au realizat lucrari de canalizare menajera sau stradala.

Elementele geometrice din plan prezinta partial deficiente, avand in vedere ca strazile sunt in general in aliniament. Elementele geometrice in profil longitudinal nu prezinta de in general deficiente, deoarece declivitatile strazilor sunt relativ reduse, nefiind necesare lucrari majore de preluare a apelor pluviale.

In profil transversal se observa deficiente destul de semnificative, in sensul in care apa stagneaza pe suprafata carosabila timp indelungat, deoarece zonele de pe marginea partii carosabile sunt destul de afectate prin preluarea defectuoasa a apelor pluviale prin gurile de scurgere. Bordurile de la marginea partii carosabile sunt deteriorate avand in vedere vechimea lor, unele dintre ele fiind fie sparte partial, fie distruse aproape in totalitate, astfel rolul de protejare a traficului pietonal fiind redus.

Apele pluviale de pe suprafata partii carosabile si trotuare este preluata defectuos, deoarece numarul si frecventa gurilor de scurgere nu corespunde necesarului real din teren sau lipsesc in totalitate, astfel apele pluviale stagneaza pe suprafata partii carosabile si pe trotuare contribuind la deteriorarea acestora.

Strada Fabricii intre km 0+275 – km 0+373

In prezent strada Fabricii pe sectorul cuprins intre km 0+275 – km 0+373 are o structura rutiera rigida cu un strat de uzura realizat din dale de beton de ciment. Suprafata betonata este intr-o stare avansata de degradare pe aproximativ 50% din suprafata totala a strazilor, iar pe restul suprafetei prezinta fisuri, exfolieri si crapaturi de adancime. Rosturile de dilatare sunt total compromise, iar din aceasta cauza pe zona de margine a dalelor degradarea este mai accentuata decat pe restul campului.

Elementele geometrice din plan prezinta partial deficiente, avand in vedere ca strazile sunt in general in aliniament. Elementele geometrice in profil longitudinal nu prezinta de in general deficiente, deoarece declivitatile strazilor sunt relativ reduse, nefiind necesare lucrari majore de preluare a apelor pluviale.

In profil transversal se observa deficiente destul de semnificative, in sensul in care apa stagneaza pe suprafata carosabila timp indelungat, deoarece zonele de pe marginea partii carosabile sunt destul de afectate prin preluarea defectuoasa a apelor pluviale prin gurile de scurgere. Bordurile de la marginea partii carosabile sunt deteriorate avand in vedere vechimea lor, unele dintre ele fiind fie sparte partial, fie distruse aproape in totalitate, astfel rolul de protejare a traficului pietonal fiind redus.

Apele pluviale de pe suprafata partii carosabile si trotuare este preluata defectuos, deoarece numarul si frecventa gurilor de scurgere nu corespunde necesarului real din teren sau lipsesc in totalitate, astfel apele pluviale stagneaza pe suprafata partii carosabile si pe trotuare contribuind la deteriorarea acestora.

PROIECTANT GENERAL:

SC PADPONT DESIGN SRL, Simeria, str Cuza

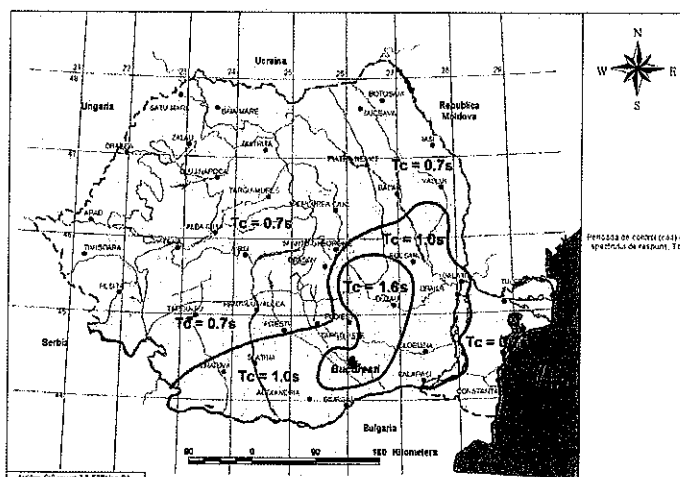
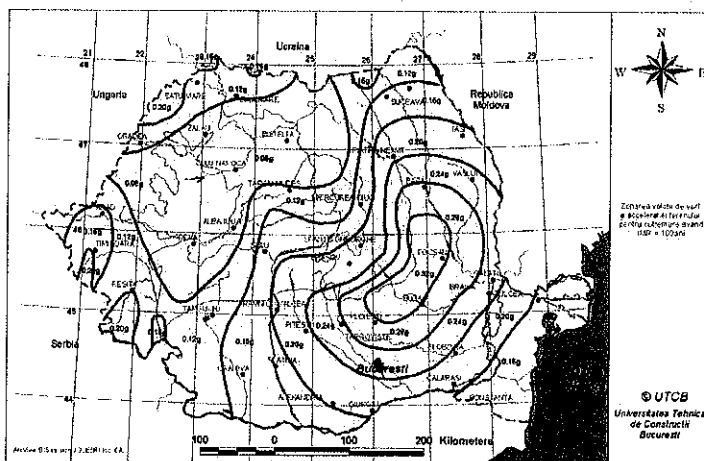
Voda, nr. 2D

Intocmit: Szakacs Albert Razvan

MARTIE 2025

Faza : D.A.L.I.

De asemenea conform Cod de proiectare seismică P100-2013, strazile studiate se afla într-o zona în care accelerația terenului pentru proiectare $a_g=0,08$ g, iar perioada de colt a spectrului de raspuns $T_c=0,7$ s, conform hartilor de mai jos:



d) Studii de teren

- Studiu geotehnic – se va anexa prezentei documentatii
- Studiu topografic – se va anexa la finalul documentatiei

e) Situatia utilitatilor tehnico – edilitare existente

Utilitatile existente vor asigura necesarul investitiei. In principiu nu se vor realiza lucrari de relocare a utilitatilor tehnico-edilitare existente pe amplasamentul studiat. In cazul in care este necesara relocarea anumitor utilitati, se vor realiza documentatii specifice pentru fiecare dintre utilitatile care ar urma sa fie relocate.

f) Analiza vulnerabilitatilor cauzate de factori de risc, antropici si naturali, inclusiv de schimbari climatice ce pot afecta investitia

Singurul factor care poate afecta realizarea investitiei este factorul antropic. Prin definitie, factorul antropic reprezinta influenta omului asupra mediului in care traieste si isi desfasoara activitatea. Pentru realizarea obiectivului, omul va avea o influenta pozitiva in derularea investitiei. In primul rand totalitatea oamenilor care locuiesc in zona pot afecta pozitiv implementarea investitiei, prin faptul ca in cazul in care investitia se va derula, se vor atrage noi oameni in zona, iar zona se poate dezvolta atat din punct de vedere social, cat si din punct de vedere economic. Factorul antropic determina foarte mult

STAREA DE DEGRADARE

Strada investigată a fost realizată de o bună perioadă de timp, durata de exploatare a acesteia este depășită de multi ani, iar pentru prelungirea acesteia intervențiile privind lucrările de întreținere au fost locale și nesemnificative, fapt ce a condus la starea de degradare actuală. În conformitate cu instrucțiunile tehnice în vigoare pentru acest tip de străzi, sunt necesare lucrări de reabilitare, pentru ca circulația să se poată desfășura în condiții optime. Starea tehnică este necorespunzătoare, atât din punct de vedere al suprafeței de rulare cât și din punct de vedere al elementelor geometrice.

Din observațiile făcute la fața locului, starea actuală este precară din punct de vedere al elementelor geometrice – profil transversal și longitudinal, cât și al suprafeței de rulare care nu oferă condiții optime de circulație. Se impune reabilitarea sau modernizarea datorită stării tehnice, cu o viabilitate necorespunzătoare cauzată de:

- elementele geometrice nu îndeplinesc la limita condițiile impuse de normele în vigoare;
- platforma prezintă degradări specifice (gropi, faianțari, fisuri, crapături, etc) fapt ce facilitează stagnarea apelor și conduc la degradarea rapidă a acestora;
- lipsa executării în timp a lucrărilor periodice de întreținere a condus la accentuarea treptată a gradului de degradare a străzilor investigate.

- Lipsa dispozitivelor de scurgere și evacuare a apelor pluviale.

3.5 Starea tehnică, inclusiv sistemul structural și analiza diagnostic, din punctul de vedere al asigurării cerințelor fundamentale aplicabile, potrivit legii

În prezent strada Fabricii este într-o stare avansată de îmbătrânire a structurii rutiere care este realizată cu piatră cubică sau dală din beton de ciment. Strada are o lățime a părții carosabile de 6.00 m, iar traficul rutier se desfășoară în condiții nesatisfăcătoare. Datorită preluării defectuoase a apelor pluviale s-au creat fagase și gropi de dimensiuni considerabile care conduc spre un trafic desfășurat în condiții de siguranță precară în special pe timp ploios.

Partea carosabilă:

- Lipsa unei structuri rutiere corespunzătoare îngreunează traficul rutier pe toată lungimea străzii, având efecte negative pentru toate componentele care alcătuiesc ecosistemul zonei: mediu, cadrul social și cadrul economic;
- Lipsa unei structuri rutiere corespunzătoare duce la o îndepărtare a investițiilor de ordin financiar și imobiliar, prin lipsa de atragere a fondurilor private care ar putea investi în Orasul Simeria;
- Lipsa unei structuri rutiere corespunzătoare are efecte negative și asupra populației prin gradul de poluare mare atât a aerului cât și poluarea fonică datorată structurii rutiere actuale;

În urma expertizei tehnice au rezultat următoarele valori ale indicelui de degradare:

Pentru sectoarele cu structură rutieră rigidă :

Aprecierea cantitativă a degradărilor pentru îmbrăcămintele din beton ciment sau piatră cubică se efectuează prin luarea în considerare a tuturor tipurilor de degradări și a ponderii acestora. Starea de degradare pe fiecare sector omogen este caracterizată de indicele de degradare (ID) calculat cu relația:

$ID = \text{Numar de dale degradate} / \text{Numar total de dale pe banda de circulație}$

$ID = D1 + 0,5D2 + 0,5D3 \times N/S + 0,3D4$

N-numărul dalelor pe o bandă de circulație;

S-suprafața sectorului de măsurare pe bandă (mp);

D1-număr dale tasate;

D2-număr dale plombate și faianțate;

D3-suprafața afectată de fisuri și crapături transversale de colț, longitudinale, de formă neregulată;

D4-suprafața exfoliate.

Starea de degradare se calculează pe sectoare omogene determinându-se indicele de degradare:

$ID = (\text{suprafața degradată} - \text{mp}) / (\text{suprafața benzii de circulație} - \text{mp})$

Fiecare sector omogen este caracterizat și prin valoarea indicelui global de degradare (IG) determinat cu relația:

$IG = I.E.SU \times I.E.ST$

I.E.ST – indicele de evaluare structurală și reprezintă cât din suprafața îmbrăcămintei nu este afectată de degradările structurale;

I.E.SU - indicele de evaluare structurală ce reprezintă cât din suprafața îmbrăcămintei nu este afectată de degradările de suprafață.

PROIECTANT GENERAL:
SC PADPONT DESIGN SRL, Simeria, str Cuza
Voda, nr. 2D
Intocmit: Szakacs Albert Razvan

MARTIE 2025

Faza : D.A.L.I.

- viteza de proiectare: 40 km/h
- constructia se incadreaza in categoria de importanta C – NORMALA conform expertizei tehnice
- categoria strazi de categoria a IV-a – de folosinta locala

In plan strada Fabricii se va amenaja avand lungimea de 373,00 m si va avea elemente respectand viteza de proiectare de 40 km/h. Traseul strazii Fabricii se va desfasura in aliniament, fara racordari in plan.

Profil longitudinal

In profil longitudinal, strazile vor respecta pasul minim de proiectare, precum si raza minima de racordare verticala. Declivitatile se vor incadra in valorile minime dar nu si in cele maxime prevazute in standardele de proiectare, avand declivitatea minima 0,50%, iar declivitatea maxima va fi de 4,00%.

Profil Transversal

In profil transversal strada Fabricii se va realiza avand latimea partii carosabile de 6.00 m cu doua benzi de circulatie, iar profilul transversal se va realiza avand panta de tip acoperis cu valoare de 2.50.

Partea carosabila va fi incadrata in general cu borduri prefabricate din beton de ciment cu sectiunea de 20x25 cm asezate pe o fundatie din beton de ciment C30/37 cu sectiunea de 30x15 cm.

Structura rutiera utilizata:

1. 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BA16
2. 6 cm strat de legatura din beton asfaltic deschis BAD22,4
3. 20 cm strat superior de fundatie din piatra sparta
4. 5-15 cm reprofilare strat existent din balast sau pietruire cu adaos de material

Dimensionarea structurii rutiere a fost realizata conform normativului PD 177-2001, fiind realizat la un trafic usor.

Deasemenea structura rutiera verifica la fenomenul de inghet – dezghet si s-a efectuat in conformitate cu prevederile STAS 1709/1,2,3 – 90 avandu-se in vedere pozitia geografica a obiectivului.

Operatiunile necesare a se efectua, pentru realizarea structurii rutiere a strazilor supuse modernizarii, cuprind urmatoarele categorii de lucrari:

- strat de fundatie
- strat de legatura.
- strat de uzura.

Scenariul 2

Pentru scenariul al doilea s-a optat pentru o structura rutiera rigida realizata cu o dala din beton de ciment rutier.

Comparativ cu scenariul 1, singura diferenta intre cele doua scenarii va fi componenta structurii rutiere a complexului rutier. Restul lucrarilor ce presupun dispozitivele de scurgere si evacuare a apelor pluviale vor ramane identice cu cele din scenariul 1.

Structura rutiera utilizata pe toate strazile:

1. 30 cm strat inferior de fundatie din balast
2. 15 cm strat superior de fundatie din piatra sparta
3. Folie de polietilena 100g/mp
4. 5 cm strat suport din nisip pilonat
5. 18 cm strat de uzura din beton de ciment rutier BcR 4.0

b) descrierea, dupa caz, si a altor categorii de lucrari incluse in solutia tehnica de interventie propusa, respectiv hidroizolatii, termoizolatii, repararea/inlocuirea instalatiilor/echipamentelor aferente constructiei, demontari/montari, debransari/bransari, finisaje la interior/exterior, dupa caz, imbunatatirea terenului de fundare, precum si lucrari strict necesare pentru asigurarea functionalitatii constructiei reabilitate (ambele scenarii):

Nu este cazul.

c) analiza vulnerabilitatilor cauzate de factori de risc, antropici si naturali, inclusiv de schimbari climatice ce pot afecta investitia (ambele scenarii):

Nu este cazul.

d) informatii privind posibile interferente cu monumente istorice/de arhitectura sau situri arheologice pe amplasament sau in zona imediat invecinata; existenta conditionarilor specifice in cazul existentei unor zone protejate(ambele scenarii):

Nu este cazul.

Nr crt		Durata (luni)	Luna			
			1	2	3	4
1	Lucrari de drumuri	7				
	Terasamente					
	Fundatie strada					
	Cale de rulare strada					
3	Lucrari de semnalizare rutiera	1				

5.4 Costurile estimative ale investitiei

Pentru efectuarea lucrarilor prezentate in acesta documentatie s-au luat in considerare preturile la data de 24.03.2025. Orice alte costuri care se vor majora din cauze obiective nu au fost luat in considerare. Aceste costuri pot fi acoperite in procentul prevazut la capitolul Cheltuieli diverse si neprevazute din cadrul bugetului prezentat in aceasta documentatie.

Scenariu 1

Valoarea lucrarilor prevazute la scenariul 1 este 1,000,113.60 lei fara TVA, din care C+M va fi de 817,269.83 lei fara TVA.

Scenariu 2

Valoarea lucrarilor care se vor efectua in cazul scenariului 2 vor avea valoarea de 1,189,521.31 lei fara TVA, din care C+M va fi de 980,723.80 lei fara TVA.

Pe durata normata a investitiei se vor realiza costuri de intretinere anuala(cheltuieli de operare) in cuantum de 0,01% din valoarea investitiei, iar la o perioada de 2 ani se vor realiza costuri de reparatii curente cu valoare de 0,05% din valoarea de investitie.

O data la 7 ani, conform legislatiei in vigoare se vor efectua lucrari capitale, lucrari care vor avea un cuantum de 5% din valoarea investitiei.

Evaluare economica lucrari

Se vor anexa prezentei documentatii.

Devize pe obiect

Se vor anexa prezentei documentatii

Devizul General al Lucrarii

Se vor anexa prezentei documentatii

5.5 Sustenabilitatea realizarii investitiei(ambele scenarii)

a) Impactul social si cultural;

Beneficiile socio-economice ce vor fi inregistrate ca urmare a implementarii proiectului sunt:

- Crearea de noi locuri de munca permanente si reducerea somajului, prin atragerea de investitori in zonele in care infrastructura rutiera a fost modernizata;

- Reducerea numarului de accidente, prin crearea conditiilor optime de siguranta in trafic;

- Economii din scaderea costului de exploatare (reducere consum carburanti per auto/an, reducere costuri exploatare autovehicule);

- Economii din scaderea timpului de parcurs intre diversele obiective pe care le leaga strazile modernizate.

Beneficiile proiectului au fost impartite in doua componente:

- beneficii de la utilizatorii care utilizeaza strazile;

- beneficii de la utilizatorii noi care vor utiliza strazile;

Utilizatorii noi apar odata cu dezvoltarea economica a zonei, iar beneficiile socio- economice sunt: valoarea timpului economisit, valoarea costului de combustibil folosit la tranzitarea drumului, lubrefiantilor, anvelopelor si alte costuri aditionale aferente transportului, economisite de catre viitorii utilizatori si cei actuali, precum si siguranta si confortul traficului, date si de o reducere semnificativa a impactului asupra mediului.

b) estimari privind forta de munca ocupata prin realizarea investitiei: in faza de realizare, in faza de operare;

Numarul locurilor de munca create in faza de executie

Aceasta varianta se evidentiaza prin mentinerea situatiei economice a zonei fara a crea oportunitatea agentilor economici de a se dezvolta. Aplicarea acestei-variante nu este o solutie nici pentru solicitantul proiectului – Orasul Simeria – nici pentru comunitatea locala, ci ar conduce doar la o amanare a proiectului, o planificare a acestui obiectiv intr-un orizont mai indepartat de timp, ceea ce va incetini ritmul de dezvoltare al comunitatii.

Varianta cu investitie maxima

Aceasta varianta presupune realizarea investitiei.

Din punct de vedere social, implementarea proiectului va influenta in mod pozitiv comunitatea locala, prin imbunatatirea conditiilor privind traficul rutier care se va desfasura pe strazile studiate.

Eficienta variantei cu investitie maxima se va concretiza in termeni de beneficii economice, sociale si de mediu ce nu pot fi cuantificate si nici masurabile.

Prin extrapolare, investitia genereaza o serie de efecte benefice pe termen lung si se constituie intr-un model de buna practica in concordanta cu principiile unei dezvoltari economice durabile.

Efecte pe termen scurt:

- Cresterea gradului de siguranta in trafic;
- cresterea veniturilor la bugetul local ca efect al impozitelor si taxelor colectate de la agentii economici din zona;

Efecte pe termen lung:

- cresterea capacitatii administratiei publice locale de a identifica si de a implementa solutii pentru rezolvarea problemelor legate de dezvoltarea economica;

- imbunatatirea conditiilor de trai pentru locuitorii din arealul vizat;

Varianta selectata – este varianta maxima (varianta cu proiect), adica realizarea proiectului propus privind investitia „REABILITARE CAROSABIL STRADA FABRICII, ORASUL SIMERIA, JUDETUL HUNEDOARA”.

c) Analiza financiara; sustenabilitatea financiara;

Scopul analizei financiare este de a determina indicatorii critici ai proiectului propus din punctul de vedere al beneficiarului – ORASUL SIMERIA.

Pornind de la fluxurile de numerar cumulate ce au ca baza veniturile rezultate si cheltuielile de mentenanta. Fluxurile de numerar cumulate vor fi intocmite pentru ambele variante luate in calcul la analiza optiunilor, respectiv *Varianta „0” (varianta fara proiect)* / si *Varianta cu investitie maxima*.

La realizarea analizei financiare se urmareste - pornind de la fluxul de numerar cumulat – calculul indicatorilor de performanta ai proiectului, respectiv determinarea profitabilitatii financiare a investitiei, si determinarea pe baza acestor indicatori a necesitatii infuziei de capital pentru realizarea proiectului.

Indicatorii utilizati in analiza financiara sunt:

- Rata financiara interna a rentabilitatii (IRR/RIR) trebuie sa fie < rata de actualizare (5%);
- Valoarea neta prezenta a proiectului (NPV/VNA) trebuie sa fie <0;
- Fluxul de numerar cumulat trebuie sa fie pozitiv in fiecare an al perioadei de referinta;
- Raportul Beneficiu/Cost ≤ 1 , unde costurile se refera la costurile de exploatare pe perioada de referinta, iar beneficiile se refera la veniturile obtinute din exploatarea investitiei.

Pentru ca un proiect sa necesite interventie financiara nerambursabila, VNA trebuie sa fie negativ, iar RIR mai mica decat rata de actualizare.

Pentru realizarea analizei financiare, respectiv a fluxului de numerar cumulat, este necesara determinarea cheltuielilor si a veniturilor:

Identificarea costurilor

Intretinerea anuala propusa va reduce pericolul distrugerii in timpul anotimpului rece al anului. Suma preconizata poate fi estimata la 0,01 % din valoarea investitiei, adica: 805 191,96 lei.

$$805\,191,96 \times 0,01\% = 80,52 \text{ lei}$$

In afara acestor cheltuieli, dupa o perioada de 2 ani vor trebui incluse si cheltuielile de reparatii curente. Suma preconizata se estimeaza la 0,05 % din valoarea constructiei:

$$805\,191,96 \times 0,05\% = 402,60 \text{ lei}$$

In conformitate cu normele in vigoare, reparatii capitale sunt recomandate a se face la 7 ani, pretul mediu actual estimat fiind de 5% din valoarea constructiei”:

Atunci cand se propune doar determinarea unor indicatori globali ai investitiei, cum sunt Valoarea Neta Prezenta sau Rata Interna de Rentabilitate Economica, analiza economica genereaza rezultate globale, fara a detalia influenta fiecarui factor investitional si care tine de caracteristicile interne ale proiectului.

Deoarece proiectul nu este un proiect generator de profit, analiza economica nu este edificatoare.

In cazul acestui proiect se poate vorbi doar de beneficii sociale, economice si de dezvoltare globala a infrastructurii. Beneficiile cuantificabile direct au fost tratate in capitolul de analiza financiara, aducand corectii in cadrul acestora si participand la demonstrarea durabilitatii si sustenabilitatii proiectului.

Analiza economica evalueaza fezabilitatea economica a proiectului pe baza economiilor la utilizatorii drumului, adica la costurile de exploatare si la timpul de calatorie, dar si pe baza beneficiilor indirecte de ordin economic si a celor sociale.

Impactul social dorit a se obtine prin implementarea proiectului este imbunatatirea accesului la actul de educatie. Indicatorii folositi pentru estimarea abilitatii proiectului de a realiza aceste obiective sunt:

- imbunatatirea accesului la posibilitatea de dobandire a unei vaste educatii in conditii de cea mai buna calitate;
- asigurarea distributiei uniforme in comunitate a efectelor pozitive generate de proiect.

Analiza de senzitivitate

Pentru proiectul de investitii s-a studiat variatia indicatorilor de performanta la diversele variatii (+/- %) ale variabilelor de intrare respectiv $\pm 5\%$ si $\pm 10\%$ pornind de la analiza IRR determinata pe baza fluxului net de numerar de -2,60%.

Variatia cheltuielilor de operare	+5%	+10%
Influenta IRR/RIR	-2,69 %	-2,77 %

Variatia cheltuielilor de operare	-5%	-10%
Influenta IRR/RIR	-2,51 %	-2,43 %

Rata interna de rentabilitate a proiectului variaza cu 0,27 % la cresteri cu 10% ale costului cheltuielilor de mentenanta (operare si intretinere). Deci proiectul este stabil din punct de vedere al beneficiilor economice, sociale si de mediu chiar la cresteri destul de mari ale acestor costuri si aceasta arata si durabilitatea sa.

Desi in varianta pesimista, in care beneficiul prognozat este mai mic cu 10% decat cel luat in calcul, RIR scade pana la -2,69 %, proiectul tot isi dovedeste utilitatea si importanta deoarece valoarea RIR scade cu mai putin de 1,5 % ceea ce demonstreaza stabilitatea si durabilitatea proiectului.

Variabilele care influenteaza sustenabilitatea proiectului in perioada de exploatare.

Sustenabilitatea proiectului este data de valoarea cumulata a fluxului de numerar de la un an la altul. Astfel, pentru determinarea riscurilor privind rentabilitatea investitiei s-au avut in vedere elementele determinante ale fluxului de numerar anual.

Pentru determinarea senzitivitatii proiectului s-au luat in calcul factorii de risc ce pot aparea atat in perioada de realizare a proiectului cat si in perioada de operare, precum si influenta acestora asupra indicatorilor de performanta ai proiectului, respectiv asupra IRR/RIR.

Variatia celor doua variabile cu $\pm 5\%$, respectiv in varianta pesimista cu $\pm 10\%$, nu va influenta decat foarte putin nivelul rentabilitatii, acesta ramanand la un nivel ridicat, ceea ce indica ca proiectul este stabil in conditiile variatiilor variabilelor de intrare.

La determinarea graficului de senzitivitate s-a pornit de la premiza variatiei parametrilor critici ai proiectului intre limitele de $\pm 20\%$, luandu-se in calcul variatia costurilor de operare, a vanzarilor (veniturilor) precum si a influentelor asupra costurilor investitiei.

La determinarea variatiei parametrului critic „valoare investitiei” s-au avut in vedere riscurile ce pot determina cresteri ale valorii acesteia, respectiv riscul legat de selectia furnizorilor de lucrari.

O atentie deosebita trebuie acordata acestui parametru „cheie” mai ales datorita faptului ca este un risc de ordin tehnic.

Neidentificarea celor mai buni furnizori de lucrari care sa execute lucrarea, cu respectarea calitatii proiectate in timpul si la costurile stabilite poate genera costuri suplimentare, modificand astfel rentabilitatea proiectului.

Un alt indicator care ar trebui luat in considerare la analiza senzitivitatii proiectului este calitatea executiei care poate genera costuri mult mai mari de intretinere daca nu sunt respectate standardele.

Tinand cont de parametrii critici ai senzitivitatii proiectului se determina evolutia ratei interne de rentabilitate

- nivelul calitativ corespunzator al serviciilor descrise in proiect;
- receptivitatea grupului tinta la campania de constientizare, promovare si educare.

Riscuri tehnice

Aceasta categorie de riscuri depinde direct de modul de desfasurare al activitatilor prevazute in planul de actiune al proiectului, in faza de proiectare sau in faza de executie:

- a) etapizarea eronata a lucrarilor;
- b) erori in calculul solutiilor tehnice;
- c) executarea defectuoasa a unei/unor parti din lucrari;
- d) nerespectarea normativelor si legislatiei in vigoare
- e) dificultati in angajarea si instruirea personalului specializat in intretinerea si exploatarea nollor instalati;

Administrarea acestor riscuri consta in:

a) in planificarea logica si cronologica a activitatilor cuprinse in planul de actiune au fost prevazute marje de eroare pentru etapele mai importante ale proiectului;

b) se va pune mare accent pe etapa de verificare a fazei de proiectare;

c) managerul de proiect, se va ocupa direct de colaborarea in bune conditii cu entitatile implicate in implementarea proiectului; dirigintele de santier va monitoriza riguros activitatea constructorilor si la randul lui va fi verificat de responsabilul tehnic cu executia prin Caietul de sarcini pentru contractul de Consultanta in mangementul investitit se vor face precizari privind monitorizarea calitatii lucrarilor;

d) responsabilul tehnic se va implica direct si va supraveghea atent modul de executie al lucrarilor, avand o bogata experienta in domeniu; se va implementa un sistem foarte riguros de supervizare a lucrarilor de executie. Acesta va presupune organizarea de raportari partiale pentru fiecare stadiu al lucrarilor in parte. Acestea vor fi prevazute in documentatia de licitatie si la incheierea contractelor;

e) se va urmari incadrarea proiectului in standardele de calitate si in termenele prevazute;

f) se va urmari respectarea specificatiilor referitoare la materialele, echipamentele si metodele de implementare ale proiectului;

g) se va pune accent pe protectia si conservarea mediului inconjurator; in documentatia de licitatie pentru contractul de executie lucrari se vor face precizari privind minimizarea suprafetelor ocupate temporar, pe perioada lucrarilor ca si precizari privind locul in care se vor depozita deseurile rezultate din lucrarile prevazute in contract ca si lucrarile de refacere a mediului inconjurator;

h) se va solicita furnizorilor echipamentelor si instalatiilor instruirea personalului responsabil cu intretinerea si exploatarea acestora. Procesul de recrutare a personalului va avea in vedere calificarea corespunzatoare posturilor.

Riscuri financiare

a) Cresterea nejustificata a preturilor de achizitie pentru utilajele si echipamentele implicate in proiect;

b) Cresterea peste limitele de 1% -5% analizate in proiect a preturilor materialelor de constructie;

c) Modificari majore ale cursului de schimb.

Administrarea riscurilor financiare:

a) Asigurarea conditiilor pentru sprijinirea liberei concurente pe piata, in vederea obtinerii unui numar cat mai mare de oferte conforme in cadrul procedurilor de achizitie lucrari, echipamente si utilaje;

b) Estimarea cat mai realista a cresterii preturilor pe piata;

c) Includerea in proiect a unor sume pentru cheltuieli neprevazute;

d) Asigurarea in bugetul local a cel putin sumei aferente contributiei proprii plus un coeficient de risc de 5%.

Riscuri legate de esecul de furnizare

In cadrul procesului de achizitie privind contractul de lucrari se poate ca sa nu existe operatori economici care sa doreasca sa execute contractul in conditiile prevazute in caietul de sarcini, la pretul maxim specificat sau in termenul specificat.

Aceasta ar insemna reluarea procesului de achizitie, ceea ce ar duce la intarzierea lucrarilor. O alta situatie ar fi aceea a contestatiilor ce ar putea aparea si care atrag intarzierea inceperii lucrarilor. Esecul in achizitie poate fi gestionat printr-o serie de masuri, cum ar fi:

- a) respectarea cat mai riguroasa a reglementarilor privind achizitiile publice, pentru a evita contestatiile;

interventia pe o suprafata mai mare pentru repararea deficientelor aparute. In acelasi timp, datorita zonei in care se implementeaza investitia, climatul fiind unul rece, montan si premontan, precipitatiile avand o recurenta mai mare, apele de suprafata pot eroda structura rutiera din beton de ciment mult mai repede si mai agresiv. In comparatie, o structura rutiera supla, presupune o interventie locala, cu un minim de materiale, manopera si utilaje. De asemenea, suprafata de interventie este una mai mica.

In concluzie, din punct de vedere economic si financiar, structura rutiera realizata cu covor asfaltic este una mai putin costisitoare si in momentul executiei si in perioada de exploatare.

6.2 Selectarea si justificarea scenariului/optiunii optim(e), recomandat(e)

Pentru lucrarile propuse a fost selectat scenariul 1, cel in care s-au propus lucrarile mai noi din punct de vedere tehnologic si in acelasi timp va permite pe viitor o mai buna interventie asupra constructiei.

Justificare selectarii scenariului 1 este prezentata la capitolul 6.1, unde se poate observa faptul ca acest scenariu este mai indicat atat din punct de vedere tehnic, cat si din punct de vedere economic si financiar.

Din punct de vedere tehnic, scenariul 1 este cel optim, deoarece presupune un tip de lucrari care in viitor vor avea nevoie de lucrari de intretinere mai locale si pe suprafete mai mici, iar pe termen lung se pot suplimenta straturile bituminoase pe o perioada mai lunga, fara a avea un efect negativ asupra structurii rutiere a drumului. Spre deosebire, structura rutiera rigida va fi una greu de intretinut, iar dupa o perioada de timp va necesita indepartarea in totalitate a stratului de uzura si redimensionarea drumului in totalitate.

Din punct de vedere financiar, scenariul 1 este din capul locului cel optim, deoarece atat in perioada de executie cat si in perioada de exploatare, costurile de intretinere si reparatii este unul scazut, in primul rand datorita tehnologiilor de punere in opera.

Astfel, pentru rezolvarea deficientelor, s-au propus urmatoarele lucrari in ceea ce priveste structura rutiera:

Structura rutiera utilizata:

1. 4 cm strat de uzura din beton asfaltic BA16
2. 6 cm strat de legatura din beton asfaltic deschis BAD22,4
3. 20 cm strat superior de fundatie din piatra sparta
4. 5-15 cm reprofilare strat existent din balast sau pietruire cu adaos de material

6.3 Principali indicatori tehnico-economici aferenti investitiei

a) indicatori maximali, respectiv valoarea totala a obiectivului de investitie, exprimata in lei, cu TVA si, respectiv, fara TVA, din care constructii-montaj (C+M), in conformitate cu devizul general;

1. VALOAREA TOTALA (INV)

Cursul de schimb: 1 euro = 4.9491 / 05.09.2023

Valoare totala:	1 188 047,09 lei CU TVA respectiv	1 000 113,60 lei fara TVA
Din care C+M	972 551,10 lei CU TVA respectiv	817 269,83 lei fara TVA

2. ESALONAREA INVESTITIEI (INV/C+M) – 6 luni, din care 5 luni de executie

ANUL 1

Investitia	1 000 113,60	fara TVA
Din care C+M	817 269,83	fara TVA

NOTA: - Valoarea totala inclusiv TVA, nu contine TVA-ul aferent cotelor CSC si ISC care nu sunt purtatoare de TVA.

b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanta - elemente fizice/capacitati fizice care sa indice atingerea tintei obiectivului de investitie - si, dupa caz, calitativi, in conformitate cu standardele, normativele si reglementarile tehnice in vigoare;

DURATA DE REALIZARE (LUNI)

C+M: 5 luni (dupa Ordin de incepere a lucrarilor)

Capacitati in unitati fizice - si valorice

- Functiunea : strazi
- Suprafata teren construit: 3 200 m²
- Lungimea totala a strazilor studiate 373,00 m

PROIECTANT GENERAL:

SC PADPONT DESIGN SRL, Simeria, str Guza

Voda, nr. 2D

Intocmit: Szakacs Albert Razvan

MARTIE 2025

Faza : D.A.L.I.

- P66-2001 „Normativ pentru proiectarea si executarea lucrarilor de alimentare cu apa si canalizare a localitatilor din mediul rural”

- NP 133 - Normativ privind proiectarea, executia si exploatarea sistemelor de alimentare cu apa si canalizare a localitatilor

- I.22 „Normativ pentru proiectarea si executarea conductelor de aductiune si a retelelor de alimentare cu apa si canalizare ale localitatilor”.

- SR 1343/1/2006 „Alimentari cu apa. Determinarea cantitatilor de apa de alimentare pentru centre populate”;

- SR 4163/1-95 „Alimentari cu apa. Retele de distributie. Prescriptii fundamentale de proiectare”

- SR 4163/2-95 „Alimentari cu apa. Retele de distributie. Prescriptii de calcul”

- STAS 6002-88 „Alimentari cu apa. Camine pentru bransamente de apa. Prescriptii tehnice”

- STAS 2308-81 „Alimentari cu apa. Capace si rame pentru camine de vizitare”

- STAS 9312/1987 „Subtraversari de cai ferate si drumuri cu conducte. Prescriptii de proiectare.”

6.5 Nominalizarea surselor de finantare a investitiei publice, ca urmare a analizei financiare si economice: fonduri proprii, credite bancare, alocatii de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite

Sursele de finantare sunt cele indicate de catre beneficiar prin principalul ordonator de credite. Ele pot fi surse de finantare locala, de la Bugetul de Stat sau alte surse legal constituite (fonduri europene nerambursabile, etc.).

7 URBANISM, ACORDURI SI AVIZE CONFORME

7.1 Certificatul de urbanism emis in vederea obtinerii autorizatiei de construire

Certificatul de Urbanism are nr. / si a fost emis de Primaria Orasului Simeria, cu incadrarea amplasamentului in planul urbanistic, avizat si aprobat potrivit legii.

7.2 Studiu topografic, vizat de catre Oficiul de Cadastru si Publicitate Imobiliara

Este anexat prezentei documentatii.

7.3 Extras de carte funciara, cu exceptia cazurilor speciale, expres prevazute de lege

La momentul intocmirii prezentei documentatii, strazile sunt intabulate in Cartea Funciara.

7.4 Avize privind asigurarea utilitatilor, in cazul suplimentarii capacitatii existente

Nu este cazul.

7.5 Actul administrativ al autoritatii competente pentru protectia mediului, masuri de diminuare a impactului, masuri de compensare, modalitatea de integrare a prevederilor acordului de mediu, de principiu, in documentatia tehnico-economica

Se va anexa prezentei documentatii.

7.6 Avize, acorduri si studii specifice, dupa caz, care pot conditiona solutiile tehnice

a) studiu privind posibilitatea utilizarii unor sisteme alternative de eficienta ridicata pentru cresterea performantei energetice; NU ESTE CAZUL.

b) studiu de trafic si studiu de circulatie, dupa caz; NU ESTE CAZUL.

c) raport de diagnostic arheologic, in cazul interventiilor in situri arheologice; NU ESTE CAZUL.

d) studiu istoric, in cazul monumentelor istorice; NU ESTE CAZUL.

e) studii de specialitate necesare in functie de specificul investitiei; NU ESTE CAZUL.

INTOCMIT,

ING. SZAKACS ALBERT RAZVAN



DEVIZ GENERAL

al obiectivului de investiții "REABILITARE CAROSABIL STRADA FABRICII, ORASUL SIMERIA, JUDETUL HUNEDOARA"

SCENARIUL 1

Devizul general este parte componentă a studiului de fezabilitate/documentației de avizare a lucrărilor de intervenții.

Nr. Crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli		Valoare (fără TVA)	TVA	Valoare cu TVA
			lei	lei	lei
CAPITOLUL I - CHELTUIELI PENTRU OBTINEREA ȘI AMENAJAREA TERENULUI					
1.1	Obținerea terenului		0.00	0.00	0.00
1.2	Amenajarea terenului		0.00	0.00	0.00
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea la starea inițială		0.00	0.00	0.00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților		0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOLUL I			0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL II - CHELTUIELI PENTRU ASIGURAREA UTILITĂȚILOR NECESARE OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII					
TOTAL CAPITOLUL II			0.000	0.000	0.000
CAPITOLUL III - CHELTUIELI PENTRU PROIECTARE ȘI ASISTENȚĂ TEHNICĂ					
3.1	Studii		1,500.00	285.00	1,785.00
	3.1.1	Studii de teren	1,500.00	285.00	1,785.00
	3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	0.00	0.00	0.00
	3.1.3	Alte studii specifice	0.00	0.00	0.00
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații		1,000.00	190.00	1,190.00
3.3	Expertizare tehnică		2,000.00	380.00	2,380.00
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor		0.00	0.00	0.00
3.5	Proiectare și inginerie		14,500.00	2,755.00	17,255.00
	3.5.1	Temă de proiectare	0.00	0.00	0.00
	3.5.2	Studiu de fezabilitate	0.00	0.00	0.00
	3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	5,000.00	950.00	5,950.00
	3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	1,500.00	285.00	1,785.00
	3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	1,000.00	190.00	1,190.00
	3.5.6	Proiect tehnic și detalii de execuție	7,000.00	1,330.00	8,330.00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție		0.00	0.00	0.00
3.7	Consultanță		0.00	0.00	0.00
	3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	0.00	0.00	0.00
	3.7.2	Auditul financiar	0.00	0.00	0.00
3.8	Asistență tehnică		26,000.00	4,940.00	30,940.00
	3.8.1	Asistență tehnică din partea proiectantului	1,000.00	190.00	1,190.00
	3.8.1.1	pe perioada de execuție a lucrărilor	500.00	95.00	595.00
	3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	500.00	95.00	595.00
	3.8.2	Dirigenție de șantier	25,000.00	4,750.00	29,750.00
TOTAL CAPITOLUL III			45,000.00	8,550.00	53,550.01
CAPITOLUL IV - CHELTUIELI PENTRU INVESTIȚIA DE BAZĂ					
4.1	Construcții și instalații		805,191.96	152,986.47	958,178.43
	4.1.13	Strada Fabricii	805,191.96	152,986.47	958,178.43
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale		0.00	0.00	0.00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj		0.00	0.00	0.00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport		0.00	0.00	0.00
4.5	Dotări		0.00	0.00	0.00
4.6	Active necorporale		0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOLUL IV			805,191.96	152,986.47	958,178.43

DEVIZUL OBIECTULUI
scenariul 1

Strada Fabricii

Nr. Crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli		Valoare (fără TVA)	TVA	Valoare cu TVA
			lei	lei	lei
I. LUCRĂRI DE CONSTRUCȚII					
1.1	Construcții: rezistență și arhitectură		746,966.96	141,923.72	888,890.68
	1.1.1	INFRASTRUCTURĂ	105,435.18	20,032.68	125,467.86
	1.1.2	SUPRASTRUCTURA	636,472.28	120,929.73	757,402.01
	1.1.3	SIGURANȚA CIRCULAȚIEI	5,059.50	961.31	6,020.81
1.3	Izolații		0.00	0.00	0.00
1.4	Instalații electrice		0.00	0.00	0.00
1.5	Instalații sanitare		58,225.00	11,062.75	69,287.75
1.6	Instalații încălzire, ventilare,climatizare, PSI, radio-tv, intranet		0.00	0.00	0.00
1.7	Instalații de alimentare cu gaze naturale		0.00	0.00	0.00
1.8	Instalații de telecomunicații		0.00	0.00	0.00
TOTAL I			805,191.96	152,986.47	958,178.43
II. MONTAJ					
2.1	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale		0.00	0.00	0.00
TOTAL II			0.00	0.00	0.00
III. PROCURARE					
3.1	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj		0.00	0.00	0.00
3.2	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport		0.00	0.00	0.00
3.3	Dotări		0.00	0.00	0.00
3.4	Active necorporale		0.00	0.00	0.00
TOTAL III			0.00	0.00	0.00
TOTAL (TOTAL I + TOTAL II + TOTAL III)			805,191.96	152,986.47	958,178.43

Intocmit:
ing. Szakacs Albert Răzvan



DEVIZ GENERAL

al obiectivului de investiții "REABILITARE CAROSABIL STRADA FABRICII, ORASUL SIMERIA, JUDETUL HUNEDOARA"

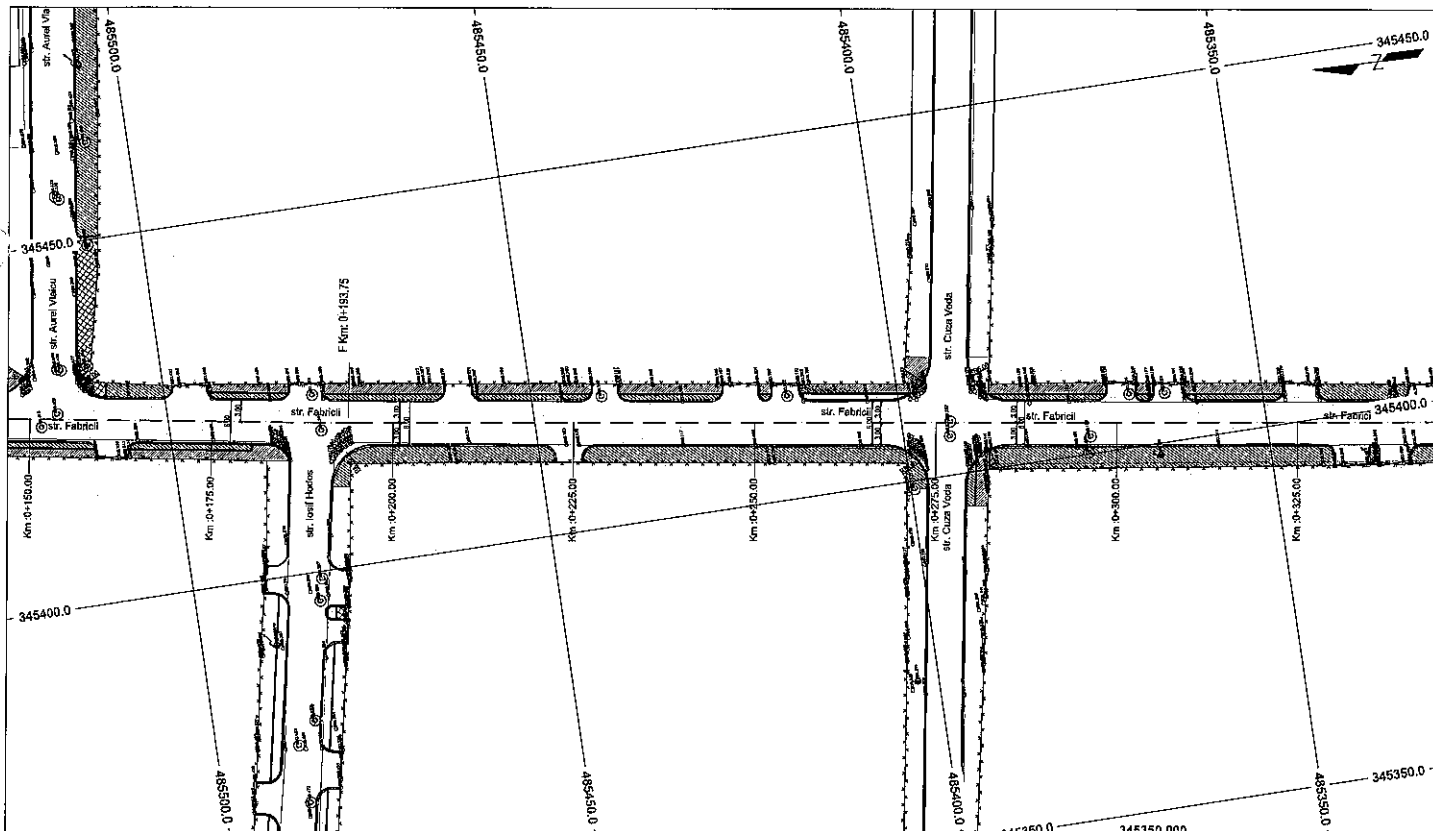
SCENARIUL 2

Devizul general este parte componentă a studiului de fezabilitate/documentației de avizare a lucrărilor de intervenții.

Nr. Crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli	Valoare (fără TVA)	TVA	Valoare cu TVA
		lei	lei	lei
CAPITOLUL I - CHELTUIELI PENTRU OBTINEREA ȘI AMENAJAREA TERENULUI				
1.1	Obținerea terenului	0.00	0.00	0.00
1.2	Amenajarea terenului	0.00	0.00	0.00
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea la starea inițială	0.00	0.00	0.00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOLUL I		0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL II - CHELTUIELI PENTRU ASIGURAREA UTILITĂȚILOR NECESARE OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII				
TOTAL CAPITOLUL II		0.000	0.000	0.000
CAPITOLUL III - CHELTUIELI PENTRU PROIECTARE ȘI ASISTENȚĂ TEHNICĂ				
3.1	Studii	1,500.00	285.00	1,785.00
	3.1.1 Studii de teren	1,500.00	285.00	1,785.00
	3.1.2 Raport privind impactul asupra mediului	0.00	0.00	0.00
	3.1.3 Alte studii specifice	0.00	0.00	0.00
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații	1,000.00	190.00	1,190.00
3.3	Expertizare tehnică	2,000.00	380.00	2,380.00
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor	0.00	0.00	0.00
3.5	Proiectare și inginerie	14,500.00	2,755.00	17,255.00
	3.5.1 Temă de proiectare	0.00	0.00	0.00
	3.5.2 Studiu de fezabilitate	0.00	0.00	0.00
	3.5.3 Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	5,000.00	950.00	5,950.00
	3.5.4 Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	1,500.00	285.00	1,785.00
	3.5.5 Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	1,000.00	190.00	1,190.00
	3.5.6 Proiect tehnic și detalii de execuție	7,000.00	1,330.00	8,330.00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție	0.00	0.00	0.00
3.7	Consultanță	0.00	0.00	0.00
	3.7.1 Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	0.00	0.00	0.00
	3.7.2 Auditul financiar	0.00	0.00	0.00
3.8	Asistență tehnică	26,000.00	4,940.00	30,940.00
	3.8.1 Asistență tehnică din partea proiectantului	1,000.00	190.00	1,190.00
	3.8.1.1 pe perioada de execuție a lucrărilor	500.00	95.00	595.00
	3.8.1.2 pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	500.00	95.00	595.00
	3.8.2 Dirigenție de șantier	25,000.00	4,750.00	29,750.00
TOTAL CAPITOLUL III		45,000.00	8,550.00	53,550.01
CAPITOLUL IV - CHELTUIELI PENTRU INVESTIȚIA DE BAZĂ				
4.1	Construcții și instalații	966,230.35	183,583.77	1,149,814.11
	4.1.13 Strada Fabricii	966,230.35	183,583.77	1,149,814.11
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale	0.00	0.00	0.00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj	0.00	0.00	0.00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport	0.00	0.00	0.00
4.5	Dotări	0.00	0.00	0.00
4.6	Active necorporale	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOLUL IV		966,230.35	183,583.77	1,149,814.11

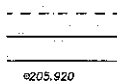


Verificator/Expert	Nume	Semnatura	Carat	Referent/Expertiza nr.	Data
Proiectant de specialitate:				Titlu proiect:	Faza:
SC PADPONT DESIGN SRL, Simeria str. Cuta Voia, nr. 20 CUI: 30600987, J005702694				DEBUTUL CAROSABIL STRADA FABRICII ORASUL SIMERIA, Județul Hunedoara	D.A.L.I.
				Beneficiar:	Nr. proiect
Specifica: Nume: Semnatura: Scara: 1:25000 Sef Proiect: Ing. Szekacs Razvan Proiectat: Ing. Szekacs Razvan Desenat: Ing. Szekacs Razvan				U.A.T. ORASUL SIMERIA	353/2025
Data: 03.2025				Titlu planșă:	Nr. planșă:
				PLAN DE ÎNCADRARE ÎN ZONĂ	P.00



Legendă

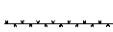
Axa proiectată
Carosabil proiectat
Bordura proiectată
Cota teren natural



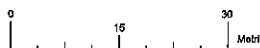
Hasura zona verde



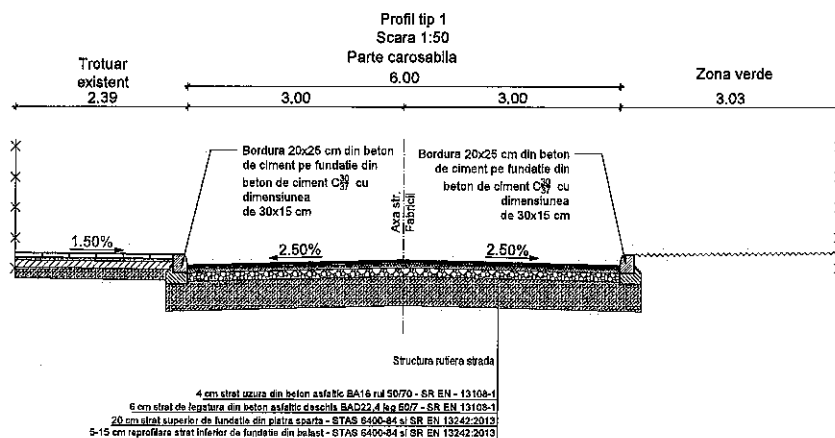
Gard limită de
proprietate



Hasura traseu
existent



Verificator/Expert	Nume	Semnatura	Gratific	Referat/Expediția nr.	Data
Proiectant general: SC PADPONT DESIGN SRL, str. Cuza Voda nr. 20, CUI 33362067, 20/07/2014					
Specifica	Nume	Semnatura	Scara:	Titlu proiect:	
Sol Proiect	ing. Stănescu Albert Razvan		1:500	REABILITARE CAROSABIL STRADA FABRICII, ORASUL SIMERIA, JUDETUL HUNEDARA	
Proiectat	ing. Stănescu Albert Razvan		Data:	Beneficiar:	
Direcțional	ing. Stănescu Albert Razvan		03.2025	U.A.T. ORASUL SIMERIA	
				Titlu planșă:	Nr. proiect
				PLAN DE SITUATIE	353/2025
					Nr. planșă:
					PS02



Verificator/Expert	Nume	Semnatura	Certifica	Referat/Expertiza nr.	Data
Proiectant general:			Titlu proiect:		
SO PADPONT DESIGN SRL Str. Cuza Vasil, nr. 20 CU 3308036, J20/5/2014			REABILITARE CAROSABIL STRADA FABRIZI, ORASUL SIMERIA, JUDETUL HUNEDOARA		
Spec. Code			Beneficiar:		
SRI Proiect			U.A.T. ORASUL SIMERIA		
Proiectat			Titlu planșă:		
Desenat			PROFILURI TRANSVERSALE TIP		
Nume			Nr. proiect		
Ing. Străduț Albert Petruș			353/2026		
Data:			Nr. planșă:		
03.03.25			PTD1		

Anexa nr.2 la H.C.L. nr. 41/2025

Indicatori tehnico-economici – faza D.A.L.I.

pentru obiectivul de investiții "Reabilitare carosabil
strada Fabricii, oraș Simeria, județul Hunedoara "

PREȘEDINTELE ȘEDINȚEI,
cons. TALPOȘ ROBERT PETRICĂ

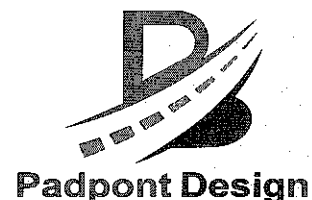


Contrasemnează,
SECRETAR GENERAL,
jr. Todor Nicolae-Adrian

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized initials and a surname, likely 'Todor Nicolae-Adrian'.

PROIECTANT GENERAL:
SC PADPONT DESIGN SRL, SIMERIA

Loc. Simeria, str. Cuza Voda, nr. 2D,
jud. Hunedoara
J20/379/2014, CUI: 33080367



1.1 Principalii indicatori tehnico-economici aferenti investitiei

a) indicatori maximali, respectiv valoarea totala a obiectivului de investitii, exprimata in lei, cu TVA si, respectiv, fara TVA, din care constructii-montaj (C+M), in conformitate cu devizul general;

1. VALOAREA TOTALA (INV)

Cursul de schimb: 1 euro = 4.9491 / 05.09.2023

Valoare totala:	1 188 047,09 lei CU TVA respectiv	1 000 113,60 lei fara TVA
Din care C+M	972 551,10 lei CU TVA respectiv	817 269,83 lei fara TVA

2. ESALONAREA INVESTITIEI (INV/C+M) – 6 luni, din care 5 luni de executie

ANUL 1

Investitia	1 000 113,60	fara TVA
Din care C+M	817 269,83	fara TVA

NOTA: - Valoarea totala inclusiv TVA , nu contine TVA-ul aferent cotelor CSC si ISC care nu sunt purtatoare de TVA.

b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanta - elemente fizice/capacitati fizice care sa indice atingerea tintei obiectivului de investitii - si, dupa caz, calitativi, in conformitate cu standardele, normativele si reglementarile tehnice in vigoare;

DURATA DE REALIZARE (LUNI)

C+M: 5 luni (dupa Ordin de incepere a lucrarilor)

Capacitati in unitati fizice si valorice

- | | |
|--|----------------------|
| • Functiunea : | strazi |
| • Suprafata teren construit: | 3 200 m ² |
| • Lungimea totala a strazilor studiate | 373,00 m |
| • Viteza de proiectare | 40 km/h |

c) indicatori financiari, socio-economici, de impact, de rezultat/operare, stabiliti in functie de specificul si tinta fiecarui obiectiv de investitii;

1. VALOAREA TOTALA (INV)

Cursul de schimb: 1 euro = 4.9491 / 05.09.2023

Valoare totala:	1 188 047,09 lei CU TVA respectiv	1 000 113,60 lei fara TVA
Din care C+M	972 551,10 lei CU TVA respectiv	817 269,83 lei fara TVA

2. ESALONAREA INVESTITIEI (INV/C+M) – 6 luni, din care 5 luni de executie

ANUL 1

Investitia	1 000 113,60	fara TVA
Din care C+M	817 269,83	fara TVA

1.2 Prezentarea modului in care se asigura conformarea cu reglementarile specifice functiunii preconizate din punctul de vedere al asigurarii tuturor cerintelor fundamentale aplicabile constructiei, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice

La conceptia si alcatuirea se vor respecta prescriptiile de proiectare:

- Ordinul 49/1998 privind proiectarea si realizarea strazilor in localitatile urbane;
- Ordinul M.T. nr.1296/2017 pentru stabilirea normelor privind proiectarea si realizarea drumurilor in localitati rurale;
- Legea 82/98 privind aplicarea Ordonantei Guvernului nr. 43/97 privind regimul drumurilor;
- STAS 10144/1-90-Strazi.profiluri transversaleprescriptii de proiectare;
- STAS 10144/2-91 - Strazi,trotuare, alei de pietoni si piste de biciclisti. prescriptii de proiectare;
- STAS 10144/3-91- Strazi. Elemente geometrice. Prescriptii de proiectare;
- NP 116-04-Normativ privind alcatuirea structurilor rutiere rigide si suple pentru strazi;
- NE 033-05 -Normativ pentru intretinerea si repararea strazilor;
- SR EN 12697-1: Mixturi asfaltice. Metode de incercare pentru mixturi asfaltice preparate la cald. Partea

1: Continut de liant solubil;

PROIECTANT GENERAL:
SC PADPONT DESIGN SRL, Simeria,
str Cuza Voda, nr. 2D

Intocmit: Szakacs Albert Razvan

MARTIE 2025

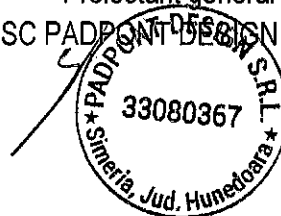
Faza : D.A.L.I.

- SR EN 12697-6: Mixturi asfaltice. Metode de incercare pentru mixturi asfaltice preparate la cald. Partea 6: Determinarea densitatii aparente a epruvetelor bituminoase;
- Instructiuni tehnice departamentale PD 177/2001 privind dimensionarea sistemelor rutiere suple si semirigide;
- Normativ AND 554-2002 privind intretinerea si repararea drumurilor publice;
- STAS 1709/1,2-1990 privind degradarile din inghet – dezghet;
- STAS 863/1985 privind elementele geometrice ale traseelor;
- STAS 10796/1/1997 si STAS 10796/2/1979 privind colectarea si evacuarea apelor provenite din precipitatii;
- SR EN 13108-1: Mixturi asfaltice. Specificatii pentru materiale. Partea 1: Betoane asfaltice
- STAS 1907/2-90 - Actiunea fenomenului de inghet-dezghet de lucrari de drumuri. Prevenirea si remedierea degradarilor din inghet-dezghet. Prescriptii de calcul;
- SR EN 932/1-1998, 2-03, 3-98, 5-01, 6-01 - incercari pentru determinarea caracteristicilor generale ale agregatelor;
- SR EN 933/1-2002, 2-98, 3-02, 4-02, 5-01, 6-02, 7-01, 8-01, 9- 01, 10-01 - incercari pentru determinarea caracteristicilor geometrice ale agregatelor;
- SR EN 1097/1-1998, 2-02, 3-02, 4-01, 5-01, 6-02, 7-01, 8- 03, 9-02, 10-03 - incercari pentru determinarea caracteristicilor mecanice si fizice ale agregatelor;
- NE 014-2002-Normativ pentru executarea lucrarilor de reparatii a drumurilor cu beton rutier.
- Legea Protectiei Muncii nr. 90/1996, republicata 2001.
- SR8591-1/1997 „Amplasarea in localitati a retelelor edilitare subterane, executate in sapatura”;
- STAS 9570-1/1989 „Marcarea si reperarea retelelor de conducte si cabluri in localitati.”;
- STAS 9824-5/1975 „Masuratori terestre. Trasarea pe teren a retelelor de conducte, canale si cabluri”;
- P66-2001 „Normativ pentru proiectarea si executarea lucrarilor de alimentare cu apa si canalizare a localitatilor din mediul rural”
- NP 133 - Normativ privind proiectarea, executia si exploatarea sistemelor de alimentare cu apa si canalizare a localitatilor
- I.22„Normativ pentru proiectarea si executarea conductelor de aductiune si a retelelor de alimentare cu apa si canalizare ale localitatilor”.
- SR 1343/1/2006 „Alimentari cu apa. Determinarea cantitatilor de apa de alimentare pentru centre populate”;
- SR 4163//1-95 „Alimentari cu apa. Retele de distributie.Prescriptii fundamentale de proiectare”
- SR 4163/2-95 „Alimentari cu apa. Retele de distributie.Prescriptii de calcul”
- STAS 6002-88 „Alimentari cu apa. Camine pentru bransamente de apa. Prescriptii tehnice”
- STAS 2308-81 „Alimentari cu apa. Capace si rame pentru camine de vizitare”
- STAS 9312/1987 „Subtraversari de cai ferate si drumuri cu conducte. Prescriptii de proiectare.”

1.3 Nominalizarea surselor de finantare a investitiei publice, ca urmare a analizei financiare si economice: fonduri proprii, credite bancare, alocatii de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite

Sursele de finantare sunt cele indicate de catre beneficiar prin principalul ordonator de credite. Ele pot fi surse de finantare locala, de la Bugetul de Stat sau alte surse legal constituite (fonduri europene nerambursabile, etc.).

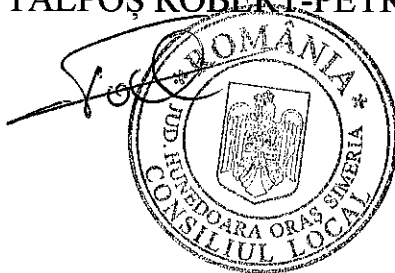
Proiectant general
SC PADPONT DESIGN SRL



Deviz general – faza D.A.L.I.

**pentru obiectivul de investiții "Reabilitare carosabil
strada Fabricii, oraș Simeria, județul Hunedoara "**

**PREȘEDINTELE ȘEDINȚEI,
cons. TALPOȘ ROBERT-PETRICĂ**



**Contrasemnează,
SECRETAR GENERAL,
jr. Todor Nicolae-Adrian**

A handwritten signature in black ink, likely belonging to Todor Nicolae-Adrian, is written below the text of the General Secretary.

DEVIZ GENERAL

al obiectivului de investiții "REABILITARE CAROSABIL STRADA FABRICII, ORASUL SIMERIA, JUDETUL HUNEDOARA"

SCENARIUL 1

Devizul general este parte componentă a studiului de fezabilitate/documentației de avizare a lucrărilor de intervenții.

Nr. Crt.	Denumirea capitolelor și subcapitolelor de cheltuieli		Valoare (fără TVA)	TVA	Valoare cu TVA
			lei	lei	lei
CAPITOLUL I - CHELTUIELI PENTRU OBTINEREA ȘI AMENAJAREA TERENULUI					
1.1	Obținerea terenului		0.00	0.00	0.00
1.2	Amenajarea terenului		0.00	0.00	0.00
1.3	Amenajări pentru protecția mediului și aducerea la starea inițială		0.00	0.00	0.00
1.4	Cheltuieli pentru relocarea/protecția utilităților		0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOLUL I			0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL II - CHELTUIELI PENTRU ASIGURAREA UTILITĂȚILOR NECESARE OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII					
TOTAL CAPITOLUL II			0.000	0.000	0.000
CAPITOLUL III - CHELTUIELI PENTRU PROIECTARE ȘI ASISTENȚĂ TEHNICĂ					
3.1	Studii		1,500.00	285.00	1,785.00
	3.1.1	Studii de teren	1,500.00	285.00	1,785.00
	3.1.2	Raport privind impactul asupra mediului	0.00	0.00	0.00
	3.1.3	Alte studii specifice	0.00	0.00	0.00
3.2	Documentații-suport și cheltuieli pentru obținerea de avize, acorduri și autorizații		1,000.00	190.00	1,190.00
3.3	Expertizare tehnică		2,000.00	380.00	2,380.00
3.4	Certificarea performanței energetice și auditul energetic al clădirilor		0.00	0.00	0.00
3.5	Proiectare și inginerie		14,500.00	2,755.00	17,255.00
	3.5.1	Temă de proiectare	0.00	0.00	0.00
	3.5.2	Studiu de fezabilitate	0.00	0.00	0.00
	3.5.3	Studiu de fezabilitate/documentație de avizare a lucrărilor de intervenții și deviz general	5,000.00	950.00	5,950.00
	3.5.4	Documentațiile tehnice necesare în vederea obținerii avizelor/acordurilor/autorizațiilor	1,500.00	285.00	1,785.00
	3.5.5	Verificarea tehnică de calitate a proiectului tehnic și a detaliilor de execuție	1,000.00	190.00	1,190.00
	3.5.6	Proiect tehnic și detalii de execuție	7,000.00	1,330.00	8,330.00
3.6	Organizarea procedurilor de achiziție		0.00	0.00	0.00
3.7	Consultanță		0.00	0.00	0.00
	3.7.1	Managementul de proiect pentru obiectivul de investiții	0.00	0.00	0.00
	3.7.2	Auditul financiar	0.00	0.00	0.00
3.8	Asistență tehnică		26,000.00	4,940.00	30,940.00
	3.8.1	Asistență tehnică din partea proiectantului	1,000.00	190.00	1,190.00
	3.8.1.1	pe perioada de execuție a lucrărilor	500.00	95.00	595.00
	3.8.1.2	pentru participarea proiectantului la fazele incluse în programul de control al lucrărilor de execuție, avizat de către Inspectoratul de Stat în Construcții	500.00	95.00	595.00
	3.8.2	Dirigenție de șantier	25,000.00	4,750.00	29,750.00
TOTAL CAPITOLUL III			45,000.00	8,550.00	53,550.01
CAPITOLUL IV - CHELTUIELI PENTRU INVESTIȚIA DE BAZĂ					
4.1	Construcții și instalații		805,191.96	152,986.47	958,178.43
	4.1.13	#REF!	805,191.96	152,986.47	958,178.43
4.2	Montaj utilaje, echipamente tehnologice și funcționale		0.00	0.00	0.00
4.3	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care necesită montaj		0.00	0.00	0.00
4.4	Utilaje, echipamente tehnologice și funcționale care nu necesită montaj și echipamente de transport		0.00	0.00	0.00
4.5	Dotări		0.00	0.00	0.00
4.6	Active necorporale		0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOLUL IV			805,191.96	152,986.47	958,178.43

CAPITOLUL V - ALTE CHELTUIELI				
5.1	Organizare de șantier	12,077.88	2,294.80	14,372.68
5.1.1	Lucrări de construcții și instalații aferente organizării de șantier	12,077.88	2,294.80	14,372.68
5.1.2	Cheltuieli conexe organizării șantierului	0.00	0.00	0.00
5.2	Comisioane, cote, taxe, costul creditului	10,989.97	0.00	10,989.97
5.2.1	Comisiunile și dobânzile aferente creditului băncii finanțatoare	0.00	0.00	0.00
5.2.2	Cota aferentă ISC pentru controlul calității lucrărilor de construcții	4,086.35	0.00	4,086.35
5.2.3	Cota aferentă ISC pentru controlul statului în amenajarea teritoriului, urbanism și pentru autorizarea lucrărilor de construcții	817.27	0.00	817.27
5.2.4	Cota aferentă Casei Sociale a Constructorilor - CSC	4,086.35	0.00	4,086.35
5.2.5	Taxe pentru acorduri, avize conforme și autorizația de construire/desființare	2,000.00	0.00	2,000.00
5.3	Cheltuieli diverse și neprevăzute	126,853.79	24,102.22	150,956.01
5.4	Cheltuieli pentru informare și publicitate	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOLUL V		149,921.64	26,397.02	176,318.66
CAPITOLUL VI - CHELTUIELI PENTRU PROBE TEHNOLOGICE ȘI TESTE				
6.1	Pregătirea personalului de exploatare	0.00	0.00	0.00
6.2	Probe tehnologice și teste	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOLUL VI		0.00	0.00	0.00
CAPITOLUL VII - CHELTUIELI AFERENTE MARJEI DE BUGET ȘI PENTRU CONSTITUIREA REZERVEI DE IMPLEMENTARE PENTRU AJUSTAREA DE PREȚ				
7.1	Cheltuieli aferente marjei de buget 25% din (1.2 + 1.3 + 1.4 + 2 + 3.1 + 3.2 + 3.3 + 3.5 + 3.7 + 3.8 + 4 + 5.1.1)	0.00	0.00	0.00
7.2	Cheltuieli pentru constituirea rezervei de implementare pentru ajustarea de preț	0.00	0.00	0.00
TOTAL CAPITOLUL VI		0.00	0.00	0.00
TOTAL GENERAL		1,000,113.60	187,933.49	1,188,047.09
din care C+M		817,269.83	155,281.27	972,551.10

În prețuri la data de 05.09.2023; 1 euro =4.9491 lei.

Beneficiar
ORASUL SIMERIA

Proiectant general
SC PADPONT DESIGN SRL

