ROMANIA
JUDETUL TIMIS
COMUNA PADURENI
Nr. 2781 / 24.07. **2025**

AVIZ DE LEGALITATE

pentru aprobarea documentatiei tehnice SF precum si a indicatorilor tehnico-economici privind obiectivul de investitii ***„ Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str. 3"***

Avind in vedere referatul de aprobare nr. 2780/24.07.2025 si proiectul de hotarare nr.4/51/24.07.2025 al d-lui Ignuta Dorin, primarul comunei Padureni, prin care propune Consiliului Local Padureni pentru aprobarea documentatiei tehnice SF precum si a indicatorilor tehnico-economici privind obiectivul de investitii „ *Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str. 3*" fac urmatoarele precizari:

Conform art. 44 aliniat (1) din Legea nr. 273/2006 privind Finanţele Publice Locale,cu modificarile si completarile ulterioare, referitoare la cheltuielile de investiţii şi documentaţiile tehnico – economice, ***" Documentatiile tehnico-economice ale obiectivelor de investitii noi, a caror finantare se asigura integral sau in completare din bugetele locale, precum si ale celor finantate din imprumuturi interne si externe, contractate direct sau garantate de autoritatile administratiei publice locale, se aproba de catre autoritatile deliberative."***

Conform art.129, alin(4) lit.d) din OUG 57/2019 privind Codul Administrativ,cu modificarile si completarile ulterioare, precizeaza ca, ***" In exercitarea atributiilor prevazute la alin. (2) lit. b), consiliul local: d) aproba, la propunerea primarului, documentatiile tehnico-economice pentru lucrarile de investitii de interes local, in conditiile legii;***

Avind in vedere prevederile legale expuse in prezentul aviz apreciez ca, proiectul de hotarare pentru aprobarea documentatiei tehnice SF precum si a indicatorilor tehnico-economici privind obiectivul de investitii „ *Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str. 3"* indeplineste conditiile de legalitate si oportunitate pentru a fi supus dezbaterii si aprobarii plenului Consiliului Local Padureni.

SECRETAR GENERAL UAT
Vatcu Celia Nicoleta

ROMANIA
JUDETUL TIMIS
COMUNA PADURENI
CONSILIUL LOCAL

Avizat,
SECRETAR GENERAL
Vatcu Celia Nicoleta

PROIECT DE HOTĂRÂRE
Nr.4/51/24.07.2025

pentru aprobarea documentatiei tehnice SF precum si a indicatorilor tehnico-economici privind obiectivul de investitii *„ Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str. 3"*

Consiliul Local Padureni
Avand in vedere:

- Hotararea nr. 45/22.05.2025 a Consiliului Local Padureni privind aprobarea notei conceptuale, temei de proiectare , si achizitia serviciilor de proiectare, faza SF pentru investitia *„ Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str. 3"*
- Contractual de servicii nr. 2375/11.06.2025 incheiat cu S.C. AB ROUTE PROIECT SRL cu privire la proiectul *„ Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str. 3"*si procesul –verbal de predare-primire a documentatiei inregistrat la Primaria comunei Padureni cu nr. 2580/08.07.2025
- Referatul de aprobare nr.2780/24.07.2025 si proiectul de hotarare nr. 4/51/24.07.2025 referitor la aprobarea documentatiei tehnice SF pre.cum si a indicatorilor tehnico-economici privind obiectivul de investitii *„ Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str. 3"*
- Avizul de legalitate nr._____/_____2025 intocmit de secretarul general al UAT Padureni referitor la aprobarea documentatiei tehnice SF precum si a indicatorilor tehnico-economici privind obiectivul de investitii *„ Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str. 3"*
- raportul de specialitate nr_____/_____ intocmit de d-nul Mates Adrian, Inspector la Comparimentul Urbanism din cadrul Aparatului de specialitate al Primarului comunei Padureni, referitor la aprobarea documentatiei tehnice SF precum si a indicatorilor tehnico-economici privind obiectivul de investitii *„ Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str. 3"*
- Avizele cu caracter consultativ ale tuturor comisiilor de specialitate ale Consiliului Local Padureni;

În conformitate cu:

- prevederile art. 41, art. 44 aliniat (1), (2) şi (3) din Legea nr. 273/2006 privind finanţele publice locale,cu modificarile si completarile ulterioare, referitoare la cheltuielile de investiţii şi documentaţiile tehnico – economice;
- prevederile art.129 alin. (4) lit. d) din OUG 57/2019 privind Codul Administrativ cu modificarile si completarile ulterioare;
- art.7 alin. (13) din Legea 52/2003 privind transparenta decizionala in administratia publica, cu modificarile si completarile ulterioare

In temeiul prevederilor art. 139 alin (1) coroborat cu cele ale art.196 alin.(1) lit.a) din din OUG 57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificarile si completarile ulterioare ,cu _____pentru, _____abtineri si _____impotriva,

HOTARASTE:

Art.(1) Se insuseste si aprobă documentatia tehnica SF pentru obiectivul de pentru aprobarea documentatiei tehnice SF precum si a indicatorilor tehnico-economici privind obiectivul de investitii *„ Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str. 3"* intocmita de catre S.C. AB ROUTE PROIECT SRL , ce face parte integranta din prezenta hotarare.

(2) Se aproba indicatorii tehnico – economici si devizul general –scenariul 2- pentru obiectivul de pentru aprobarea documentatiei tehnice SF precum si a indicatorilor tehnico-economici privind obiectivul de investitii „ *Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str. 3*"conform ANEXEI ce face parte integranta din prezenta hotarare.

Art.2 Se aproba incheierea contractului de lucrari - PT +executie-, pentru obiectivul de investitie „ *Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str. 3"* pe baza unei proceduri de achizitie prevazuta de legislatia in vigoare.

Art.3 Prezenta se comunica:

-Institutiei Prefectului -Judetul Timis;
-Primarului comunei Padureni;
-Compartimentului financiar-contabil al Primariei comunei Padureni;
-D-nei Zahariciuc Nicoleta Lavinia, responsabil achizitii la Primaria comunei Padureni;
-Cetatenilor comunei –prin afisaj.

Initiator proiect:
PRIMAR
IGNUȚA DORIN

Anexa la Hotararea nr._____/_____2025 a Consiliului Local Padureni

INDICATORI TEHNICO – ECONOMICI AFERENTI INVESTIȚIEI

„ Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str. 3"

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), in conformitate cu devizul general**

- Valoarea totală a investiției (inclusiv TVA) : 286.268,19 lei

din care construcții – montaj (C+M inclusiv TVA): 199.573,71 lei

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

Capacitati:

- Lungime santuri beton: 328 m
- Accese la proprietati: 9 accese
- Lungime trotuar 50 m
- Lungime rigola carosabila 32 m

c. **Indicatori financiari, socio-economici, de impact, de rezultat/operare, stabilti in functie de specificul si tinta fiecarui obiectiv de investitii**

Nu este cazul

d. **Durata estimata de executie a obiectivului de investitii, exprimata in luni**

Pentru executia lucrarilor , consideram suficienta o perioada de 2 luni

ROMANIA
JUDETUL TIMIS
COMUNA PADURENI
Nr. 2780/24.07.2025

REFERAT EAPROBARE

pentru aprobarea documentatiei tehnice SF precum si a indicatorilor tehnico-economici privind obiectivul de investitii ***„ Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str. 3"***

Subsemnatul Ignuta Dorin, primar al comunei Padureni;

Prin Hotararea nr. 45/22.05.2025, Consiliului Local Padureni a aprobat nota conceptuala, tema de proiectare si achizitia serviciilor de proiectare faza SF pentru realizarea investitiei,*„ Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str.3"*

Ulterior, ca urmare a derularii unei proceduri de achizitie prin SEAP, a fost incheiat contractul de servicii de proiectare nr. 3938/21.10.2024 cu S.C. AB ROUTE PROIECT SRL pentru realizarea documentatiei tehnice SF *„ Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str.3"*

La data de 08.07.2025 societatea sus mentionata, ne-a predat documentatia tehnica SF conform procesului –verbal de predare-primire inregistrat la Primaria comunei Padureni cu nr.2580/08.07.2025

În conformitate cu:

- prevederile art. 41, art. 44 aliniat (1), (2) şi (3) din Legea nr. 273/2006 privind finanţele publice locale,cu modificarile si completarile ulterioare, referitoare la cheltuielile de investiţii şi documentaţiile tehnico – economice;
- prevederile art.129 alin. (4) lit. d) din OUG 57/2019 privind Codul Administrativ cu modificarile si completarile ulterioare;

In temeiul prevederilor art.136 alin. (1) din OUG nr.57/2019 privind Codul Administrativ, cu modificările şi completările ulterioare , propun spre aprobare proiectul de hotarare pentru **aprobarea documentatiei tehnice SF precum si a indicatorilor tehnico-economici privind obiectivul de investitii** *„ Lucrări asigurare scurgere ape pluviale pe DC 158– tronson cuprins între str. 1 și str.3"* si rog Consiliul Local Padureni sa hotarasca conform prevederilor legale si atributiilor ce-i revin.

PRIMAR
Ignuta Dorin

S.C. AB ROUTE PROIECT S.R.L.

Timisoara, Str. Electronicii, nr.23, ap.9, et.2
CUI: 33089072; J35/1069/2014
Tel: 0765609783, 0766416221
email: abrouteproiect@yahoo.com

"LUCRĂRI ASIGURARE SCURGERE APE PLUVIALE PE DC 158 – TRONSON CUPRINS ÎNTRE STRADA 1 ȘI 3 – COMUNA PĂDURENI, JUDEȚUL TIMIȘ"



FAZA: STUDIU DE FEZABILITATE

BENEFICIAR: COMUNA PĂDURENI

PROIECT NR. 122/ 2025

S.C. AB ROUTE PROIECT S.R.L.

Timisoara, Str. Electronicii, nr.23, ap.9, et.2
CUI: 33089072; J35/1069/2014
Tel: 0765609783, 0766416221
email: abrouteproiect@yahoo.com

FOAIE DE CAPĂT

DENUMIRE OBIECTIV: *"LUCRĂRI ASIGURARE SCURGERE APE PLUVIALE PE DC 158 – TRONSON CUPRINS ÎNTRE STRADA 1 ȘI 3 – COMUNA PĂDURENI, JUDEȚUL TIMIȘ"*

FAZA: *STUDIU DE FEZABILITATE*

AMPLASAMENT: *COM. PĂDURENI, JUD. TIMIȘ*

BENEFICIAR: *COMUNA PĂDURENI*

PROIECTANT: *S.C. AB ROUTE PROIECT S.R.L., Timişoara*

PROIECT NR.: *122/ 2025*

- IUNIE 2025 -

COLECTIV DE ELABORARE

Denumire obiectiv: *"LUCRĂRI ASIGURARE SCURGERE APE PLUVIALE PE DC 158 – TRONSON CUPRINS ÎNTRE STRADA 1 ȘI 3 – COMUNA PĂDURENI, JUDEȚUL TIMIȘ"*

Sef de proiect: *ing. Răzvan ANDREI*

SOCIETATEA AB ROUTE PROIECT S.R.L. TIMIȘOARA

Proiectat: *ing. Răzvan ANDREI*

ing. Beniamin BUȚUȚOI

BORDEROU

STUDIU DE FEZABILITATE
Foaie de capăt
Colectiv
Borderou

A. PIESE SCRISE

1. Informații generale privind proiectul de parteneriat public-privat/de concesiune
1.1. Denumirea proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune
1.2. Autoritatea contractantă
1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar)
1.4. Beneficiarul proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune (dacă este diferit de autoritatea contractantă)
2. Situația existentă și necesitatea realizării proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune
2.1. Concluziile studiului de prefezabilitate (în cazul în care a fost elaborat în prealabil) privind situația actuală, necesitatea și oportunitatea promovării proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune și scenariile/opțiunile tehnico-economice identificate și propuse spre analiză
2.2. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislație, acorduri relevante, structuri instituționale și financiare
2.3. Analiza situației existente și identificarea deficiențelor
2.4. Analiza cererii de bunuri și servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu și lung privind evoluția cererii, în scopul justificării necesității proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune
2.5. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune
3. Identificarea, propunerea și prezentarea de opțiuni pentru realizarea proiectului de parteneriat public-privat/de concesiunePentru fiecare scenariu/opțiune tehnico-economic(ă) se vor prezenta:
3.1. Particularități ale amplasamentului (Se aplică numai dacă alegerea amplasamentului nu constituie responsabilitatea partenerului privat din cadrul proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune și numai dacă informațiile de mai jos sunt disponibile în etapa elaborării studiului de fezabilitate.):
a) descrierea amplasamentului (localizare - intravilan/extravilan, suprafața terenului, dimensiuni în plan, regim juridic - natura proprietății sau titlul de proprietate, servituți, drept de preempțiune, zonă de utilitate publică, informații/obligații/constrângeri extrase din documentațiile de urbanism, după caz);
b) relații cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;
c) orientări propuse față de punctele cardinale și față de punctele de interes naturale sau construite;
d) surse de poluare existente în zonă;
e) date climatice și particularități de relief;
f) existența unor:– rețele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;– posibile interferențe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existența condiționărilor specifice în cazul existenței unor zone protejate sau de protecție;– terenuri care aparțin unor instituții care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică și siguranță națională;

g) caracteristici geofizice ale terenului din amplasament, dacă sunt aplicabile sau relevante pentru proiectul de parteneriat public-privat/de concesiune respectiv - extras din studiul geotehnic elaborat conform normativelor în vigoare, cuprinzând:
(i) date privind zonarea seismică, dacă sunt disponibile în această etapă;
(ii) date preliminare asupra naturii terenului de fundare, inclusiv presiunea convențională și nivelul maxim al apelor freatice, dacă sunt disponibile în această etapă;
(iii) date geologice generale, dacă sunt disponibile în această etapă;
(iv) date geotehnice obținute din: planuri cu amplasamentul forajelor, fișe complexe cu rezultatele determinărilor de laborator, analiza apei subterane, raportul geotehnic cu recomandările pentru fundare și consolidări, hărți de zonare geotehnică, arhive accesibile, după caz, dacă sunt disponibile în această etapă;
(v) încadrarea în zone de risc (cutremur, alunecări de teren, inundații) în conformitate cu reglementările tehnice în vigoare, dacă este disponibilă în această etapă;
(vi) caracteristici din punct de vedere hidrologic stabilite în baza studiilor existente, a documentărilor, cu indicarea surselor de informare enunțate bibliografic, dacă sunt disponibile în această etapă.
3.2. Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcțional-arhitectural și tehnologic, la nivelul unor linii generale ale proiectului tehnic preliminar:– caracteristici tehnice și parametri specifici proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune;– varianta constructivă de realizare a proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune, dacă este disponibilă în această etapă, cu justificarea alegerii acesteia;– echiparea și dotarea specifică funcțiunii propuse.
3.3. Costurile estimative ale proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune:– costurile CapEx estimate pentru realizarea proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune, cu luarea în considerare a costurilor unor proiecte similare ori a unor standarde de cost pentru proiecte similare corelativ cu caracteristicile tehnice și parametrii specifici proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune;– costurile estimative de operare pe durata normată de viață/de amortizare a proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune.
3.4. Studii de specialitate, în funcție de categoria și clasa de importanță a construcțiilor, după caz, și, dacă sunt disponibile în etapa de elaborare a studiului de fezabilitate:– studiu topografic;– studiu geotehnic și/sau studii de analiză și de stabilitate a terenului;– studiu hidrologic, hidrogeologic;– studiu privind posibilitatea utilizării unor sisteme alternative de eficiență ridicată pentru creșterea performanței energetice;– studiu de trafic și studiu de circulație;– raport de diagnostic arheologic preliminar în vederea exproprierii, pentru obiectivele de investiții ale căror amplasamente urmează a fi expropriate pentru cauză de utilitate publică;– studiu peisagistic în cazul obiectivelor de investiții care se referă la amenajări spații verzi și peisajere;– studiu privind valoarea resursei culturale;– studii de specialitate necesare în funcție de specificul investiției.
3.5. Grafice orientative de realizare a cheltuielilor cu investiția, dacă sunt aplicabile în această etapă a proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune
4. Analiza fiecărui/fiecărei scenariu/opțiuni tehnico-economic(e) propus(e)
4.1. Prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referință și prezentarea scenariului de referință
4.2. Analiza vulnerabilităților cauzate de factori de risc, antropici și naturali, inclusiv de schimbări climatice, ce pot afecta proiectul de parteneriat public-privat/de concesiune
4.3. Situația utilităților și analiza de consum, dacă sunt aplicabile în această etapă de elaborare a studiului de fezabilitate și cu condiția să nu constituie responsabilitatea partenerului privat într-o etapă ulterioară a realizării proiectului:– necesarul de utilități și de relocare/protejare, după caz;– soluții pentru asigurarea utilităților necesare.
4.4. Sustenabilitatea realizării proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune:
a) impactul social și cultural, egalitatea de șanse;

b) estimări privind forța de muncă ocupată prin realizarea proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune: în faza de realizare, în faza de operare;
c) impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversității și a siturilor protejate, după caz;
d) impactul proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune raportat la contextul natural și antropic în care acesta se integrează, după caz.
4.5. Analiza cererii de bunuri și servicii, care justifică dimensionarea proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune
4.6. Analiza financiară, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță financiară: fluxul cumulat, valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate estimată; sustenabilitatea financiară la nivelul de model financiar indicativ
4.7. Analiza economică, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță economică: valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate estimată și raportul cost-beneficiu sau, după caz, analiza cost-eficacitate la nivelul de model financiar indicativ
4.8. Analiza de senzitivitate^2)^2) Prin excepție de la prevederile pct. 4.7 și 4.8, în cazul proiectelor de parteneriat public-privat/de concesiune a căror valoare totală estimată nu depășește pragul pentru care documentația tehnico-economică se aprobă prin hotărâre a Guvernului, potrivit prevederilor Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, se elaborează analiza cost-eficacitate.
4.9. Analiza de riscuri, măsuri de prevenire/diminuare a riscurilor în măsura în care sunt aplicabile în această etapă a realizării proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune
5. Scenariul/Opțiunea tehnico-economic(ă) optim(ă), recomandat(ă), cu excepția cazului în care soluția tehnică face obiectul procedurii de atribuire a contractului de parteneriat public-privat/de concesiune
5.1. Comparația scenariilor/opțiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilității și riscurilor
5.2. Selectarea și justificarea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e), cu excepția cazului în care scenariul/opțiunea optim(ă) face obiectul procedurii de atribuire a contractului de parteneriat public-privat/de concesiune
5.3. Descrierea scenariului/opțiunii optim(e) recomandat(e) privind (numai dacă se aplică în această etapă de elaborare a studiului de fezabilitate):
a) obținerea și amenajarea terenului;
b) asigurarea utilităților necesare funcționării obiectivului.
5.4. Principalii indicatori tehnico-economici aferenți proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune:
a) indicatori maximali, respectiv contribuția financiară totală la proiect suportată din fonduri publice, care este reprezentată de valoarea totală a cheltuielilor, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, finanțată din bugetele menționate la art. 1 alin. (1) din hotărâre, sub formă de plăți în etapa de pregătire a proiectului, sub formă de plăți în etapa de construcție a proiectului și, respectiv, sub formă de plăți în etapa de operare a proiectului;
b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanță - elemente fizice/capacități fizice care să indice atingerea țintei proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune - și, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele și reglementările tehnice în vigoare;
c) indicatori financiari, socioeconomici, de impact, de rezultat/operare, stabiliți în funcție de specificul și ținta fiecărui proiect de parteneriat public-privat/de concesiune;
d) durata estimată de execuție a proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune, exprimată în ani.
5.5. Prezentarea modului în care se asigură conformarea cu reglementările specifice funcțiunii preconizate din punctul de vedere al asigurării tuturor cerințelor fundamentale aplicabile construcției, conform gradului de detaliere al propunerilor tehnice

5.6. Nominalizarea surselor de finanțare a proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune, ca urmare a analizei financiare și economice: fonduri proprii, credite bancare, alocații de la bugetul de stat/bugetul local, credite externe garantate sau contractate de stat, fonduri externe nerambursabile, alte surse legal constituite, în măsura în care sunt aplicabile în această etapă

6. Implementarea proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune

6.1. Informații despre entitatea responsabilă cu implementarea proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune

6.2. Strategia de implementare, cuprinzând: durata de implementare a proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune (în luni calendaristice), durata de execuție, graficul previzionat de implementare a investiției, eșalonarea previzionată a investiției pe ani

6.3. Strategia de exploatare/operare și întreținere, cu mențiunea dacă operarea/mentenanța vor constitui responsabilitatea partenerului privat/concesionarului sau responsabilitatea partenerului public/concedentului: etape, metode și resurse necesare

6.4. Recomandări privind asigurarea capacității manageriale și instituționale necesare realizării proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune

7. Concluzii și recomandări

Data:.....

Personalul autorizat^3),

^3) Studiul de fezabilitate va avea prevăzută, ca pagină de capăt, pagina de semnături, prin care partenerul public sau autoritatea/entitatea contractantă responsabilă cu realizarea studiului de fezabilitate își însușește datele și soluțiile propuse și care va conține cel puțin următoarele date: nr.../dată contract, numele și prenumele în clar ale consultanților/societăților de consultanță, ale persoanei responsabile de proiect - șef de proiect/director de proiect.....(numele, funcția și semnătura persoaneiautorizate)L.S.

B. PIESE DESENATE

1. Plan de încadrare în zonă	Planşa nr. 1
2. Plan de ansamblu	Planşa nr. 2
3. Plan de situatie	Planşele nr. 3-1...3-2
4. Profil transversal tip	Planşa nr. 4
5. Detaliu amenajare podet acces	Planşa nr. 5

(Anexa nr. 4^1 la Hotărârea Guvernului nr. 907/2016)

PROIECTANT:
S.C. AB ROUTE PROIECT S.R.L., Timișoara
Str. Electronicii, nr. 23, et. 1, ap. 9
J35/1069/2014; CUI: 33089072
Tel: 0765609783,0766416221,
email: abrouteproiect@yahoo.com

NR. 122/2025

STUDIU DE FEZABILITATE
- conținut-cadru^1) -

A. PIESE SCRISE

1. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND PROIECTUL DE PARTENERIAT PUBLIC-PRIVAT/DE CONCESIUNE

1.1. Denumirea proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune

"LUCRĂRI ASIGURARE SCURGERE APE PLUVIALE PE DC 158 – TRONSON CUPRINS ÎNTRE STRADA 1 ȘI 3 – COMUNA PĂDURENI, JUDEȚUL TIMIȘ"

1.2. Autoritatea contractantă: COMUNA PĂDURENI

1.3. Ordonator de credite (secundar/terțiar): COMUNA PĂDURENI

1.4. Beneficiarul proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune (dacă este diferit de autoritatea contractantă): COMUNA PĂDURENI

2. SITUAȚIA EXISTENTĂ ȘI NECESITATEA REALIZĂRII PROIECTULUI DE PARTENERIAT PUBLIC-PRIVAT/DE CONCESIUNE

2.1. Concluziile studiului de prefezabilitate (în cazul în care a fost elaborat în prealabil) privind situația actuală, necesitatea și oportunitatea promovării proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune și scenariile/opțiunile tehnico-economice identificate și propuse spre analiză

Pentru această investiție nu a fost întocmit un studiu de prefezabilitate.

Studiul de prefezabilitate se elaborează pentru obiective/proiecte majore de investiţii, cu excepţia cazurilor în care necesitatea şi oportunitatea realizării acestor obiective de investiţii au fost fundamentate în cadrul unor strategii, unor maşter planuri, unui plan de amenajare a teritoriului ori în cadrul unor planuri similare în vigoare, aprobate prin acte normative.

2.2. Prezentarea contextului: politici, strategii, legislaţie, acorduri relevante, structuri instituţionale şi financiare

Zonele rurale și urbane din România prezintă o importanță deosebită din punct de vedere economic, social și cultural. Dezvoltarea durabilă a acestora este indispensabilă în procesul de îmbunătățire a condițiilor existente și a serviciilor de bază, prin dezvoltarea infrastructurii și a unui cadru legislativ favorabil acesteia.

S-a constatat necesitatea luării unor măsuri care să asigure un climat investiţional atractiv pentru localităţile României, care să ducă la creşterea numărului de locuri de muncă, precum și necesitatea asigurării standardelor de calitate a vieţii, necesare populaţiei.

În conformitate cu reglementările cuprinse în planul de amenajare a teritoriului naţional, atât diverse administraţii cât şi alte autorităţi publice derulează diverse programe de investiţii în infrastructura locală cu caracteristici diferite privind eligibilitatea, finanţarea, decontarea și monitorizarea acestora, toate având ca scop dezvoltarea durabilă a societăţii.

Obiectivul comun al acestor programe vizează dezvoltarea echilibrată a infrastructurii rezultând în revitalizarea comunelor şi a satelor componente ale municipiilor şi oraşelor.

Pentru o utilizare mai eficientă a fondurilor publice sunt necesare o coordonare şi o implementare unitară a dezvoltării infrastructurii locale, prin integrarea programelor actuale de dezvoltare a infrastructurii în mediul rural şi în cel urban.

Potențialului României de creștere este foarte ridicat iar soluția cheie constituie o serie de intervenții care să vizeze nevoile specifice ale zonelor dezvoltate și a celor slab dezvoltate. Acest ansamblu de măsuri trebuie planificate și promovate de autoritățile administrației publice locale și centrale.

Transporturile reprezintă unul dintre elementele fundamentale ale procesului de integrare europeană (fiind strâns legate de crearea și finalizarea pieței interne, care promovează ocuparea forței de muncă și creșterea economică) și se numără printre primele domenii de politică comună ale Uniunii Europene.

Întrucât fără legături și rețele de transport, libera circulație nu ar fi posibilă, politica UE în acest domeniu a fost întotdeauna orientată către suprimarea obstacolelor dintre statele membre și crearea unui spațiu european unic al transporturilor, cu condiții concurențiale echitabile pentru și între diferitele tipuri de transport: rutier, feroviar, aerian și naval.

Secţiunile prezentului Studiu de fezabilitate au fost dezvoltate ca și conținut conform HOTĂRÂRII nr. 1.116 din 16 noiembrie 2023 pentru modificarea și completarea Hotărârii Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice.

2.3. Analiza situaţiei existente şi identificarea deficienţelor

Dezvoltarea și expansiunea rurală durabilă a satelor este strâns legată de îmbunătățirea infrastructurii existente și a serviciilor de bază.

Prezentul proiect este relevant pentru îmbunătățirea infrastructurii de transport în zonele rurale, al cărei obiectiv îl reprezintă îmbunătățirea accesibilității și mobilității populației, bunurilor și serviciilor în vederea stimulării dezvoltării economice durabile.

Pădureni este o comună în județul Timiș, Banat, România, formată numai din satul de reședință cu același nume. Se situează la circa 18 km sud de municipiul Timișoara, între Șag și Jebel, la drumul național DN59 Timișoara - Stamora Moravița. Se învecinează la nord cu Șag, la est cu Liebling, la sud cu Jebel și la nord-vest cu Parța.

Sectorul studiat din DC 158, se află între strazile 1 și 3. Acest sector are o lungime de 206,0 m. În zona studiată, se află Primăria, Biserica, Școala precum și un magzin comercial.

Pe tronsonul analizat, nu este asigurata o scurgere corespunzatoare a apelor pluviale, șanțurile existente fiind de pământ și colmatate pe alocuri.

Drumul comunal DC 158 are o importanţă majoră atât pentru dezvoltarea economică cât şi social – culturală a locuiorilor din zonă, fiind situată în zona centrală unde se desfășoară activități social - economice.

Prezentul proiect este relevant pentru îmbunătățirea infrastructurii de transport în zonele rurale și limitrofe, al cărei obiectiv îl reprezintă îmbunătățirea accesibilității și mobilității populației, bunurilor și serviciilor în vederea stimulării dezvoltării economice durabile.

2.4. Analiza cererii de bunuri şi servicii, inclusiv prognoze pe termen mediu şi lung privind evoluţia cererii, în scopul justificării necesităţii obiectivului de investiţii

În prezent, zona respectiva, pe traseul studiat, nu este asigurata o scurgere corespunzatoare a apelor pluviale, iar șanțurile existente nu corespund cerințelor tehnice.

2.5. Obiective preconizate a fi atinse prin realizarea proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune

În esenţă, studiul de fezabilitate urmărește crearea infrastructurii de circulație, care să satisfacă nevoile comunităților din teritoriul său, vizând următoarele cinci obiective strategice:

1. Accesibilitatea – Punerea la dispoziția tuturor cetățenilor a unor opțiuni de transport care să le permită să aleagă cele mai adecvate mijloace de a călători spre destinații și servicii-cheie. Acest obiectiv include atât conectivitatea, care se referă la capacitatea de deplasare între anumite puncte, cât și accesul, care garantează că, în măsura în care este posibil, oamenii nu sunt privați de oportunități de călătorie din cauza unor deficiențe (de exemplu, o anumită stare fizică) sau a unor factori sociali (inclusiv categoria de venit, vârsta, sexul și originea etnică);

2. Siguranța și securitatea – Creșterea siguranței și a securității pentru călători și pentru comunitate în general;

3. Mediul – Reducerea poluării atmosferice și fonice, a emisiilor de gaze cu efect de seră și a consumului energetic. Trebuie avute în vedere în mod specific țintele naționale și ale Comunității Europene în ceea ce privește atenuarea schimbărilor climatice;

4. Eficiența economică – Creșterea eficienței și a eficacității din punctul de vedere al costului privind transportul de călători;

5. Calitatea mediului rural – Contribuția la creșterea atractivității și a calității mediului rural și a proiectării rurale în beneficiul cetățenilor, al economiei și al societății în ansamblu.

3. IDENTIFICAREA, PROPUNEREA ȘI PREZENTAREA DE OPȚIUNI PENTRU REALIZAREA PROIECTULUI DE PARTENERIAT PUBLIC-PRIVAT/DE CONCESIUNEPENTRU FIECARE SCENARIU/OPȚIUNE TEHNICO-ECONOMIC(Ă) SE VOR PREZENTA:

3.1. Particularități ale amplasamentului (Se aplică numai dacă alegerea amplasamentului nu constituie responsabilitatea partenerului privat din cadrul proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune și numai dacă informațiile de mai jos sunt disponibile în etapa elaborării studiului de fezabilitate.):

a) descrierea amplasamentului (localizare - intravilan/extravilan, suprafața terenului, dimensiuni în plan, regim juridic - natura proprietății sau titlul de proprietate, servituți, drept de preempțiune, zonă de utilitate publică, informații/obligații/constrângeri extrase din documentațiile de urbanism, după caz);

Pădureni este o comună în județul Timiș, Banat, România, formată numai din satul de reședință cu același nume. Se situează la circa 18 km sud de municipiul Timișoara, între Șag și Jebel, la drumul național DN59 Timișoara - Stamora Moravița. Se învecinează la nord cu Șag, la est cu Liebling, la sud cu Jebel și la nord-vest cu Parța.

Conform recensământului efectuat în 2021, populația comunei Pădureni se ridică la 2.052 de locuitori, în creștere față de recensământul anterior din 2011, când fuseseră înregistrați 1.938 de locuitori. Majoritatea locuitorilor sunt români (87,04%), cu o minoritate de romi (3,9%), iar pentru 7,85% nu se cunoaște apartenența etnică. Din punct de vedere confesional, majoritatea locuitorilor sunt ortodocși (83,48%), cu minorități de penticostali (3,75%) și romano-catolici (1,56%), iar pentru 8,24% nu se cunoaște apartenența confesională.



Fig. 1 Amplasamentul comunei Pădureni in jud. Timiș

b) relaţiile cu zone învecinate, accesuri existente şi/sau căi de acces posibile;

Accesul in comuna Padureni se face prin intermediul drumului comunal DC 158, din drumul național DN 59.

Sectorul studiat din DC 158, se află între strazile 1 și 3. Acest sector are o lungime de 206,0 m. În zona studiată, se află Primăria, Biserica, Școala precum și un magazin alimentar. Acest sector se află în inventarul domeniului public al comunei Pădureni, conform CF nr. 405181.



Fig. 2 Amplasamentul obiectivului in loc. Pădureni

c) orientări propuse faţă de punctele cardinale şi faţă de punctele de interes naturale sau construite;

Strada pe care se amenajează santurile este orientată pe direcția Nord - Est.

d) surse de poluare existente în zonă;

În zonă nu au fost identificate surse de poluare.

e) date climatice şi particularităţi de relief;

Factorii climatici din zona localităţii Pădureni determină existenţa unui **climat temperat, moderat-continental cu influenţe mediteraneene şi oceanice**.

Condiţiile climatice din zonă se caracterizează prin următorii parametri:

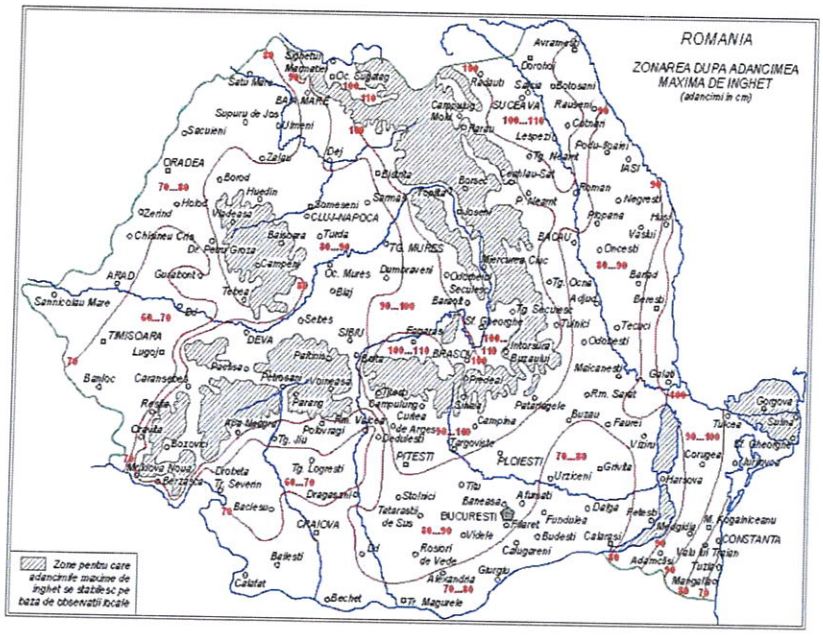
- Media lunară minimă: –1°C ...–2°C – Ianuarie;
- Media lunară maximă: +20°C ... 21°C – Iulie-August;
- Temperatura minimă absolută: –29,0°C la data de 13.02.1935;
- Temperatura maximă absolută: +40,0°C la data de 16.08.1952;
- Temperatura medie anuală: +10,9°C ;

Cantitatea medie anuală de precipitaţii se apropie de media pe ţară, şi este de aproximativ **623 mm**. Această cantitate de precipitaţii, mare pentru o zonă de câmpie, este urmarea invaziilor de aer oceanic încarcat cu vapori de apă.

Din punctul de vedere al căilor de comunicaţie din zonă, STAS 1709/1 – 90 (Fig. 2) situează amplasamentul în zona de tip climateric I, cu valoarea indicelui de umiditate I_m = -20 ... 0.

Adâncimea de îngheţ în zona cercetată este de **60 cm ... 70 cm**, conform STAS 6054 – 77.

Valoarea maximă a indicelui de îngheţ este I^{30}_{max} = 470, valoarea medie pentru cele mai aspre trei ierni este $I^{3/30}_{max}$ = 410, iar pentru cele mai aspre cinci ierni dintr-o perioadă de 30 ani este $I^{5/30}_{max}$ = 325, conform STAS 1709/1 – 90, prin hărţile prezentate în fig. 3...5.



f) existenţa unor:

- reţele edilitare în amplasament care ar necesita relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;

În frontul stradal se regăsesc rețelele electrice amplasate pe stâlpi de medie tensiune. Stâlpii sunt amplasați în afara părții carosabile nefiind necesară relocarea de rețele. De asemenea pe trama stradală, pe spațiul verde sunt amplasate rețelele tehnico-edilitare (apă - canal). Lucrările de amenajare se execută exclusiv in zona santurilor existente, prin urmare nu sunt afectate rețelele tehnico-edilitare.

- posibile interferenţe cu monumente istorice/de arhitectură sau situri arheologice pe amplasament sau în zona imediat învecinată; existenţa condiţionărilor specifice în cazul existenţei unor zone protejate sau de protecţie;

Nu există interferenţe cu monumente istorice sau de arhitectură pe amplasament sau în zona imediat învecinată.

Din punct de vedere al ariilor protejate din zona localității cuprinse în prezenta documentație, se precizează că acestea **nu intră** sub incidența art. 28 din O.U.G. nr. 57/2007 privind regimul ariilor naturale protejate, conservarea habitatelor naturale, a florei și faunei sălbatice, cu modificările și completările ulterioare.

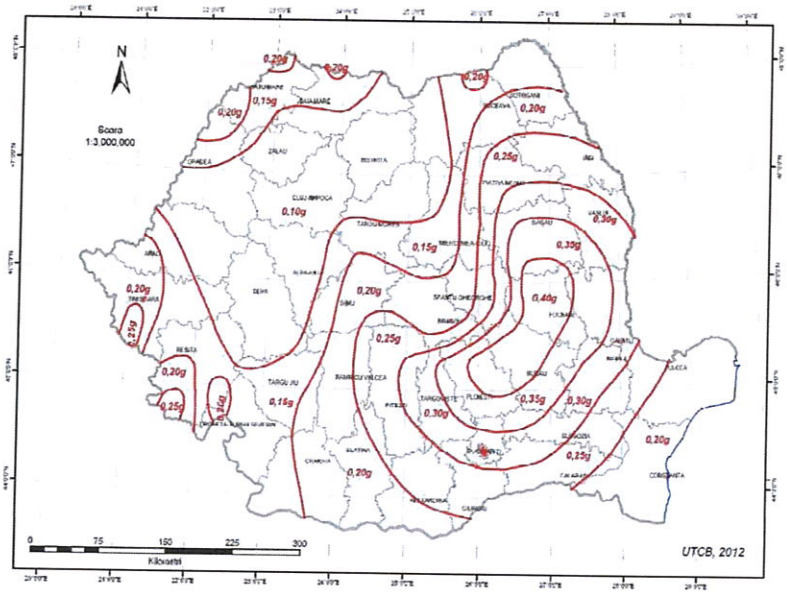
- terenuri care aparţin unor instituţii care fac parte din sistemul de apărare, ordine publică şi siguranţă naţională;

Nu este cazul. Terenul pe care sunt propuse lucrările sunt proprietatea comunei Pădureni.

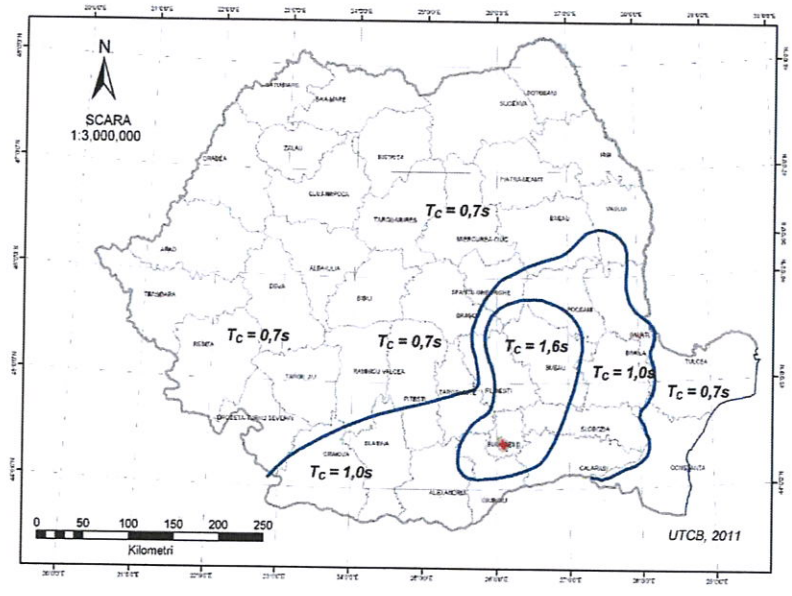
g) caracteristici geofizice ale terenului din amplasament, dacă sunt aplicabile sau relevante pentru proiectul de parteneriat public-privat/de concesiune respectiv - extras din studiul geotehnic elaborat conform normativelor în vigoare, cuprinzând:

(i) date privind zonarea seismică, dacă sunt disponibile în această etapă;

Conform COD DE PROIECTARE SEISMICĂ P 100-2013, acceleraţia terenului pentru proiectare la cutremure de pământ cu un interval minim de recurenţă IMR = 100 ani este a_g = **0,25 g**, iar perioada de colţ este T_c = **0,70 sec**.



Zonarea valorilor de vârf ale acceleraţiei terenului pentru proiectare a_g cu IMR = 225 ani şi 20% probabilitate de depăşire în 50 de ani



Zonarea teritoriului României în termeni de perioadă de control T_C a spectrului de răspuns

(ii) date preliminare asupra naturii terenului de fundare, inclusiv presiunea convenţională şi nivelul maxim al apelor freatice, dacă sunt disponibile în această etapă;

Pentru investigarea geotehnică a amplasamentului s-a executat un sondaj geotehnic Sd 1, continuate cu foraj, condus până la adâncimea de -3,00 m, măsurată de la nivelul drumului.

Cercetările efectuate în amplasament pun în evidenţă o stratificaţie a terenului de fundare pentru drumuri, alcătuită din **prăfoase nisipoase (P_4).**

În urma cercetării geotehnice a amplasamentului, nu au fost identificate depozite de materiale granulare (nisipuri, pietrişuri) pentru exploatare. Nu au fost identificate zone, care din punct de vedere al mediului să nu permită amplasarea organizării de şantier sau a unor gropi de

împrumut.

Toate caracteristice geotehnice pentru amplasamentul studiat se regăsesc în documentaţia ataşată prezentei documentații.

(iii) date geologice generale, dacă sunt disponibile în această etapă;

Localitatea Pădureni este aşezată în câmpia de divagare a Timişului, între braţele râului amintit şi braţul Timişului mort. La o distanţă de 20 km de Timişoara, reşedinţa judeţului Timiş, are ca şi căi de acces şoseaua europeană E 94 şi calea ferată Timişoara-Moraviţa.

Comuna Pădureni este aşezată în zona de divagare a braţelor Timişului. Acest lucru a determinat dezvoltarea reliefului actual. La baza solului bănăţean se află soclul paleozoic, fragmentat de o serie de linii de folie, cu două direcţii importante (NE-SV şi NV-SE). Peste acestea, s-au depus, în cursul erelor geolegice, o succesiune de sedimente determinate de transgresiunile marine.

În sud, de-a lungul braţului Timişul Mort, se observă grinduri, numite de locuitori "Mira" şi "Sălişte" cu soluri înţepenite sau "ţarigari". De altfel, se găsesc şi zone joase, depresionare, cu pânza freatică aproape de suprafaţă: "Balta" , "Fusta".

(iv) date geotehnice obţinute din: planuri cu amplasamentul forajelor, fişe complexe cu rezultatele determinărilor de laborator, analiza apei subterane, raportul geotehnic cu recomandările pentru fundare şi consolidări, hărţi de zonare geotehnică, arhive accesibile, după caz, dacă sunt disponibile în această etapă;

Pentru investigarea geotehnică a amplasamentului s-a executat un sondaj geotehnic Sd 1, continuate cu foraj, condus până la adâncimea de -3,00 m, măsurată de la nivelul drumului.

În planul de situaţie din PIESE ANEXE sunt poziţionate lucrările de investigare geotehnică executate pe amplasament.

Din sondajul executat a fost recoltată o probă de pământ tulburată, asupra cărora s-au efectuat următoarele analize şi determinări de laborator:

- Analiza granulometrică a pământurilor;
- Determinarea umidităţii naturale (w) şi a umidităţii limită de plasticitate (w_L, w_P);
- Determinarea consistenţei pământurilor prin determinarea indicilor de consistenţă şi plasticitate (I_C, I_P);

Rezultatele analizelor şi determinărilor de laborator sunt prezentate în Fişele de sondaj şi în buletinele de analiză din PIESE ANEXE a prezentului Studiu Geotehnic.

Terenul din zona investigată este alcătuit din **prafuri nisipos,** care conform tabelelor 1a şi 1b din ***STAS 2914-84*** intitulat ***Terasamente. Condiţii tehnice generale de calitate*, sunt clasificate ca pământuri de categoria 4b** (pământuri anorganice cu compresibilităţi şi umflare liberă redusă sau medie, foarte sensibile la îngheţ-dezgheţ), **având calitate MEDIOCRĂ pentru utilizarea la realizarea terasamentelor.**

(v) încadrarea în zone de risc (cutremur, alunecări de teren, inundaţii) în conformitate cu reglementările tehnice în vigoare, dacă este disponibilă în această etapă;

Conform Normativului NP 074 / 2022 intitulat „NORMATIV PRIVIND PRINCIPIILE, EXIGENŢELE ŞI METODELE CERCETĂRII GEOTEHNICE A TERENULUI DE FUNDARE", se stabileşte nivelul de risc geotehnic, pentru infrastructura clădirii, conform Tabelului 1:

FACTORI DE INFLUENŢĂ	ÎNCADRAREA	PCT.

Condiţii de teren	Terenuri medii	3
Apa subterană	Fără epuismente	1
Clasificarea construcţiei după categoria de importanţă	Redusă	2
Vecinătăţi	Fără riscuri	1
Zona seismică	a_g = 0,25g, T_c = 0,70 sec	3
TOTAL PUNCTAJ		**10**

La punctajul stabilit pe baza celor 4 (patru) factori se adaugă două puncte corespunzătoare zonei seismice de calcul a amplasamentului, deoarece pentru amplasamentul studiat, acceleraţia terenului pentru proiectare este (pentru componenta orizontală a mişcării terenului) a_g = 0,20 g.

Rezultă un total de 10 (zece) puncte, ceea ce încadrează lucrarea din punct de vedere al riscului geotehnic în tipul „**MODERAT**", iar din punctul de vedere al categoriei geotehnice în „**CATEGORIA GEOTEHNICĂ 2**".

(vi) caracteristici din punct de vedere hidrologic stabilite în baza studiilor existente, a documentărilor, cu indicarea surselor de informare enunţate bibliografic, dacă sunt disponibile în această etapă.

Teritoriul localităţii Pădureni este încadrat în bazinul hidrografic al râului **Timiş**. Acesta curge pe la nord, la o distanţă de aproximativ 5 km de vatra satului.

Braţul Timişului, **Timişul Mort**, trece pe la est şi sud de Pădureni, în partea de SE aflându-se la distanţa de doar 150 m de vatra satului.

Nu are un curs continuu, ci intermitent. În sezonul de primăvară, prin topirea zăpezii şi prin creşterea cantităţii de precipitaţii, braţul Timişului Mort devine curs sezonier de apă. Diferitele canale de desecări ce au fost executate în perioada anilor 1965-1970 îşi deversează apa în acest braţ.

3.2. Descrierea din punct de vedere tehnic, constructiv, funcțional-arhitectural și tehnologic, la nivelul unor linii generale ale proiectului tehnic preliminar:

- caracteristici tehnice și parametri specifici proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune;

Sectorul studiat din DC 158, se află între strazile 1 și 3. Acest sector are o lungime de 206 m.



Fig. 3 Situatia existenta a santurilor

Pe tronsonul analizat drumul comunal DC 158 este asfaltat fiind într-o stare bună, insa nu este asigurata o scurgere corespunzatoare a apelor pluviale, șanțurile existente fiind de pământ și colmatate pe alocuri.

Lucrările de colectare si evacuare a apelor pluviale pe tronsonul studiat, au ca scop asigurarea unei scurgeri și descarcari corespunzatoare a apelor pluviale, și constă în următoarele lucrări:

- Amenajare santurilor de beton, inclusiv acostamentul drumului comunal;
- Realizarea de rigole carosabile la nivelul parcarilor/platformelor adiacente drumului ;
- Amenajare accese la proprietăți cu podete tubulare;
- Decolmatarea si amenajarea podețelor existente.

Se apreciază că amenajarea lucrarilor are o importanţă semnificativă şi din punct de vedere socio-economic, iar realizarea lucrării va îmbunătăţi considerabil starea tehnică şi implicit confortul şi siguranţa circulaţiei rutiere si pietonale.

- varianta constructivă de realizare a proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune, dacă este disponibilă în această etapă, cu justificarea alegerii acesteia;

Nu este cazul, realizarea obiectivului se va face din bugetul local al comunei Pădureni.

- echiparea şi dotarea specifică funcţiunii propuse.

Nu este cazul.

3.3. Costurile estimative ale proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune:

- costurile CapEx estimate pentru realizarea proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune, cu luarea în considerare a costurilor unor proiecte similare ori a unor standarde de cost pentru proiecte similare corelativ cu caracteristicile tehnice și parametrii specifici proiectului

de parteneriat public-privat/de concesiune;

Costul total al investiției conform Devizului general este: **286.268,19 lei** cu TVA,

din care valoarea lucrărilor de **C+M** este de **199.573,71 lei** cu TVA.

Valoarea totală cu detalierea pe structura devizului general, Eşalonarea costurilor coroborate cu graficul de realizare a investiţiei, Centralizatorul cheltuielilor pe obiectiv-Formular F1, Centralizatorul cheltuielilor pe categorii de lucrări, pe obiecte - Formular F2, Lista cu cantităţi de lucrări - Formular F3, Devizul pe obiect, sunt anexate prezentului studiu în partea economică.

- costurile costurile estimative de operare pe durata normată de viață/de amortizare a proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune.

Nu este cazul.

3.4. Studii de specialitate, în funcție de categoria și clasa de importanță a construcțiilor, după caz, și, dacă sunt disponibile în etapa de elaborare a studiului de fezabilitate:

- studiu topografic;

Studiile topografice au fost realizate conform normelor în vigoare prin sistemul de proiectie STEREO 1970.

Ridicările topografice au fost executate în luna iunie 2025 în intervalul orar 09^{00} - 16^{00}, ore de maximă vizibilitate. Nu au fost consemnate situații excepționale. Condițiile atmosferice s-au înscris în parametrii normali, la temperaturi cuprinse între +20...+30 grade C.

Nu au fost consemnate situații excepționale.

Studiul topografic se regăseşte în documentaţia atasată prezentului studiu de fezabilitate.

- studiu geotehnic şi/sau studii de analiză şi de stabilitatea terenului;

Studiul geotehnic s-a realizat, pentru a stabili caracteristicile fizico-mecanice ale pământului din patul drumului.

Principalele elemente prezentate în referatul geotehnic se referă la:

- încadrarea sub aspect geologic, seismic, hidrologic, climateric şi pluviometric;
- lucrări de investigare geotehnică executate;
- natura, starea şi principalele caracteristici geotehnice ale pământului prezent în patul drumului pe sectoarele investigate.

Toate caracteristice geotehnice pentru amplasamentele studiate se regăsesc în documentaţia ataşată prezentului studiu de fezabilitate.

Studiul geotehnic a fost realizat de societatea S.C. CENCONSTRUCT S.R.L.

- studiu hidrologic, hidrogeologic;

Nu este cazul.

- studiu privind posibilitatea utilizării unor sisteme alternative de eficienţă ridicată pentru creşterea performanţei energetice;

Nu este cazul.

- studiu de trafic şi studiu de circulaţie;

Nu este cazul.

- raport de diagnostic arheologic preliminar în vederea exproprierii, pentru obiectivele de investiţii ale căror amplasamente urmează a fi expropriate pentru cauză de utilitate publică;

Nu este cazul.

- studiu peisagistic în cazul obiectivelor de investiţii care se referă la amenajări spaţii verzi şi peisajere;

Nu este necesară întocmirea unui studiu peisagistic pentru această investiție.

- studiu privind valoarea resursei culturale;

Nu este cazul.

- studii de specialitate necesare în funcţie de specificul investiţiei.

Nu este cazul.

3.5. Grafice orientative de realizare a cheltuielilor cu investiția, dacă sunt aplicabile în această etapă a proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune.

Pentru execuţia lucrărilor, considerăm suficientă o perioadă de 3 luni.

4. ANALIZA FIECĂRUI/FIECĂREI SCENARIU/OPŢIUNI TEHNICO - ECONOMIC(E) PROPUS(E)

4.1. Prezentarea cadrului de analiză, inclusiv specificarea perioadei de referinţă şi prezentarea scenariului de referinţă

Între infrastructura de transport a unei regiuni şi dezvoltarea sa economică există o relaţie biunivocă. Din cele mai vechi timpuri, regiunile cele mai prospere s-au situat fie de-a lungul căilor importante de comunicaţie fie la întretăierea lor. Potenţialul de dezvoltare al unei regiuni este cu atât mai mare cu cât acea regiune dispune de o infrastructură de transport mai dezvoltată. Fără îndoială, infrastructura de transport se numără printre factorii cei mai importanţi ai competitivităţii economice naționale sau regionale, alături de regimul fiscal, de infrastructura tehnologică şi de cercetare sau de nivelul de pregătire a forţei de muncă. Reciproca relației este de asemenea valabilă. Creșterea economică determină o creștere a nevoilor de transport chiar mai accentuată, creând o presiune suplimentară asupra infrastructurii existente.

În mod simetric, lipsa unei infrastructuri de transport adecvate poate sufoca dezvoltarea, iar economia regională și, implicit, cea locală, stagnează sau chiar înregistrează un regres. Accesul dificil (măsurat în timp şi cost) spre arealele cu funcţiuni economice, rezidenţiale sau de agrement ale unei regiuni, face atfel ca acea regiune să fie mai puţin atractivă atât pentru mediul de afaceri cât şi pentru populaţie. Costurile mari de transport al mărfurilor (fie că vorbim de materii prime, semifabricate sau de produse finite) şi deplasarea în condiții dificile a persoanelor dintr-o anumită zonă sunt factori ce descurajează investițiile economice și conduc la precarizarea treptată a acelei zone. De aceea, reducerea izolării cauzate de factori geografici (în cazul regiunilor preponderent montane sau insulare), de factori demografici (în cazul regiunilor cu populaţie dispersată) sau în zonele frontaliere constituie o preocupare constantă a Uniunii Europene.

Pe de altă parte, construirea şi întreţinerea infrastructurii de transport sunt activităţi cu un puternic efect multiplicator, ce creează numeroase locuri de muncă şi impulsionează dezvoltarea economică pe orizontală. Sectorul construcţiilor, industria materialelor de construcţii, industria metalurgică, industria maşinilor şi utilajelor de construcţii și serviciile de proiectare sunt domeniile economice care au cel mai mult de câştigat în urma investiţiilor în infrastructură. De aceea creşterea investiţiilor publice în infrastructură este o metodă binecunoscută, devenită deja, clasică", de stimulare a creşterii economice. Politicile economice de tip "New Deal" au fost aplicate cu succes de guvernele mai multor state în perioadele de recesiune economică.

Nivelul de dezvoltare şi starea infrastructurii de transport au, de asemenea, o puternică influenţă asupra activităţii turistice. Numeroase studii au pus în evidență legătura strânsă între

dezvoltarea transporturilor și dezvoltarea turismului. Asigurarea accesului spre zonele turistice şi crearea unor conexiuni rapide între infrastructura regională de transport pe de o parte şi magistralele naţionale şi europene de transport pe de altă parte sunt condiţii indispensabile pentru dezvoltarea la nivelul potenţialului a turismului național și regional.

Plecând de la considerentele mai sus amintite, dezvoltarea unei infrastructuri de transport în concordanţă cu necesităţile de transport în creştere trebuie să rămână în permanenţă una din priorităţile autorităţilor naţionale şi locale, indiferent de constrângerile economice sau bugetare. România, deşi are o poziţie geografică avantajoasă, este din păcate un exemplu relevant de ţară în care dezvoltarea economică este frânată de infrastructura de transport deficitară. Starea deplorabilă a şoselelor şi a căilor ferate, întârzierea dezvoltării sistemelor moderne de transport descurajează investiţiile străine strategice, cu impact național sau regional, anulând practic atuurile de ordin fiscal sau cele legate de costul forţei de muncă pe care le are România.

Proiectele de infrastructură de transport sunt, în general costisitoare și acest fapt constituie o provocare în ceea ce priveşte costul de oportunitate, din punct de vedere al caracterului limitat al resurselor publice sau private. Obiectivul principal al evaluării economice a unui proiect de transport este de a identifica și cuantifica contribuția proiectului la bunăstarea socială, în scopul de a asigura cea mai bună utilizare a resurselor economice. Una dintre cele mai comune metode de evaluare a investițiilor publice în infrastructură și servicii de transport este analiza cost-beneficiu (ACB). Existenţa unui cost de oportunitate al resurselor sociale implică faptul că societatea în ansamblu ar trebui să ia în considerare întotdeauna dacă ceea ce câștigă din proiect depășește ceea ce ar putea fi obținut alocând aceleaşi resurse pentru intervenţii alternative. Aceasta este raţiunea care există în spatele analizei cost-beneficiu.

În cadrul unui proiect investiţional analiza cost-beneficiu are rolul de a estima efectele financiare ale investiţiei asupra entităţii care o implementează şi, pe de altă parte, de a estima efectele economice (sociale) ale investiţiei care se propagă în mediul economico-social.

Analiza economică constă în evaluarea efectelor sociale şi a exteriorităţilor economice ale investiţiei, precum şi însumarea acestora la cele financiare şi compararea lor cu valoarea investiţiei. Analiza economică nu este obligatoriu a fi întocmită.

Perioada de referinţă sau orizontul de analiză reprezintă numărul de ani pentru care sunt furnizate previziuni în analiza cost-beneficiu. Previziunile proiectelor ar trebui să includă o perioadă apropiată de durata de viaţă economică a acestora şi destul de îndelungată pentru a cuprinde impacturile pe termen mai lung.

În cazul prezentului studiu de fezabilitate care analizează trotuarele de pe str. Orizontului din localitatea Pădureni, nu este necesară realizarea analizei cost-beneficiu.

4.2. Analiza vulnerabilităţilor cauzate de factori de risc, antropici şi naturali, inclusiv de schimbări climatice, ce pot afecta proiectul de parteneriat public-privat/de concesiune

Riscurile naturale sunt manifestări extreme ale unor fenomene naturale, precum cutremurele, furtunile, inundaţiile, seceta care au o influenţă directă asupra vieţii fiecărei persoane, asupra societăţii şi a mediului înconjurător, în ansamblu. Cunoaşterea acestor fenomene permite luarea unor măsuri adecvate pentru limitarea efectelor – pierderi de vieţi omeneşti, pagube materiale şi distrugeri ale mediului – şi pentru reconstrucţia regiunilor afectate. Riscurile (hazardele) naturale pot fi clasificate în funcţie de diferite criterii, cum ar fi: modul de formare (geneza), durata de manifestare, arealul afectat etc. În funcţie de geneză, riscurile naturale se diferenţiază în: riscuri

endogene şi riscuri exogene. Riscurile endogene sunt generate de energia provenită din interiorul planetei, în această categorie fiind incluse erupţiile vulcanice şi cutremurele. Riscurile exogene sunt generate de factorii climatici, hidrologici, biologici etc., de unde categoriile de: hazarde geomorfologice, hazarde climatice, hazarde hidrologice, hazarde biologice naturale, hazarde oceanografice, hazarde biofizice şi hazarde astrofizice. Riscurile geomorfologice cuprind o gamă variată de procese, cum sunt prăbuşirile, tasările sau alunecările de teren, avalanşele. Riscurile climatice cuprind o gamă variată de fenomene şi procese atmosferice care pot genera pierderi de vieţi omeneşti, mari pagube şi distrugeri ale mediului înconjurător. Cele mai întâlnite manifestări tip risc sunt furtunile care definesc o stare de instabilitate a atmosferei ce se desfăşoară sub forma unor perturbaţii câteodată foarte violente. Riscurile hidrografice (oceanografice) cuprind fenomenele generate de valurile de vânt sau de cutremure (tsunami), de banchiza de gheaţă şi deplasarea aisbergurilor. Valurile puternice produse de furtuni sunt periculoase pentru navigaţie şi au un impact însemnat asupra coastelor.

Riscurile antropice sunt fenomene de interacţiune între om şi natură, declanşate sau favorizate de activităţi umane şi care sunt dăunătoare societăţii în ansamblu şi existenţei umane în particular. Aceste fenomene sunt legate de intervenţia omului în natură, cu scopul de a utiliza elementele cadrului natural în interes propriu: activităţi agricole, miniere, industriale, de construcţii, de transport, amenajarea spațiului.

Menționăm că pe perioada implementării proiectului nu vor exista riscuri naturale si antropice sau schimbari climatice, care să pună în pericol invesiția întrucât lucrările se vor efectua cu respectarea tuturor normelor tehnice și legislative în vigoare.

4.3. Situaţia utilităţilor şi analiza de consum, dacă sunt aplicabile în această etapă de elaborare a studiului de fezabilitate și cu condiția să nu constituie responsabilitatea partenerului privat într-o etapă ulterioară a realizării proiectului:

- necesarul de utilităţi şi de relocare/protejare, după caz;

Lucrările proiectate nu necesită alimentarea la rețelele de utilități publice (apă, canal, energie electrică sau gaz).

- soluţii pentru asigurarea utilităţilor necesare.

Nu este cazul.

4.4. Sustenabilitatea realizării proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune:

a) impactul social şi cultural, egalitatea de şanse;

Prin implementarea proiectului se va reduce semnificativ poluarea fonică, dar și cea a mediului și se va stimula mobilitatea locuitorilor în vederea posibilei participări la trafic în siguranță și confort reușind astfel sa ofere egalitatea de șanse pentru localitățile adiacente zonei.

Avantaje sociale:

- creșterea siguranței în exploatare prin îmbunătățirea planeității, prin îndepărtarea făgașelor și gropilor din zonă, prin realizarea lucrărilor de colectare a apelor pluviale de pe carosabil, etc.
- ameliorarea calității mediului și diminuarea surselor de poluare, prin realizarea unei suprafețe ce reduce poluarea sonoră, poluarea aerului;
- apele pluviale sunt colectate, iar acestea nu mai stagnează pe zona verde;
- stimularea unor activități productive ce duc la ridicarea standardului material și spiritual al locuitorilor, care să conducă la stabilizarea populației în această zonă, cu toate

consecințele benefice ale acesteia.

b) estimări privind forța de muncă ocupată prin realizarea proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune: în faza de realizare, în faza de operare;

În ceea ce priveşte numărul de locuri de muncă create odată cu execuţia lucrărilor se pot afirma următoarele:

- *Număr de locuri de muncă create în faza de execuţie:*

Executarea lucrărilor se va face cu personal calificat, angajat în cadrul firmelor de execuţie din domeniu, deci nu se vor crea locuri de muncă pe perioadă nedeterminată. Există posibilitatea ca firma care va executa lucrările să angajeze pe perioada execuţiei lucrărilor, adică pe perioadă determinată, forţă de muncă locală.

- *Număr de locuri de muncă create în faza de operare:*

Întreţinerea şi exploatarea lucrărilor executate se va face funcţie de opţiunea beneficiarului:

- prin contract de prestări servicii cu o firmă specializată în domeniu, caz în care personalul este angajat în cadrul acesteia.

c) impactul asupra factorilor de mediu, inclusiv impactul asupra biodiversităţii şi a siturilor protejate, după caz;

Lucrările proiectate nu modifică situaţia existentă a microclimatului, apelor de suprafaţă, vegetaţiei şi peisajului. În timpul execuţiei lucrărilor se vor respecta limitele legale conform STAS 12574-87 privind calitatea aerului, normele legale privind protecţia fonică STAS 10009-88 şi Ordinul nr. 44/98 al M.L.P.A.T. privind protecţia mediului ca urmare a impactului drum-mediu înconjurător.

Amenajarea trotuarelor va influenţa factorii de mediu prin scăderea nivelului de poluare a aerului, apei, a vegetaţiei din zonă, prin reducerea emisiilor de gaze de eşapament şi praf.

Se estimează un impact temporar, negativ neglijabil, pe termen scurt și neutru permanent.

d) impactul proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune raportat la contextul natural și antropic în care acesta se integrează, după caz.

Realizarea lucrărilor necesită ocuparea temporară a unor suprafețe reduse de teren, activitatea unui parc de utilaje, baze de utilaje, depozite de materiale, precum și concentrări de efective umane. Aceste activități realizate necontrolat se pot constitui in surse de poluare a apelor, solului, aerului si biodiversității.

Tehnologia de execuție și măsurile organizatorice de protecția mediului sunt cele care vor determina un impact redus în perioada de construcție și lipsa unui impact remanent în perioada de operare.

Se recomandă respectarea legislației referitoare la colectarea, depozitarea si eliminarea deșeurilor, manipularea si depozitarea in condiții de siguranța a materialelor de construcție, un management corect al substanțelor periculoase, reducerea la maximum a timpilor de muncă si a spatiilor de parcare pentru utilaje.

Zgomotul înregistrat pe perioada de construcție este temporar și intermitent, funcție de durata de funcționare a utilajelor.

În vederea reducerii zgomotului provocat de șantier, se propun următoarele masuri:

- respectarea orelor de odihna a locuitorilor si evitarea efectuării lucrărilor ce produc un nivel ridicat de zgomot in perioada nopții.

Referitor la vibrațiile produse de traficul greu, se recomandă ca viteza de deplasare în localitate să nu depășească 20 km/h.

4.5. Analiza cererii de bunuri și servicii, care justifică dimensionarea proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune

Nu este cazul

4.6. Analiza financiară, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță financiară: fluxul cumulat, valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate estimată; sustenabilitatea financiară la nivelul de model financiar indicativ.

Nu este cazul.

4.7. Analiza economică, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță economică: valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate estimată și raportul cost-beneficiu sau, după caz, analiza cost-eficacitate la nivelul de model financiar indicativ

Nu este cazul.

Analiza economică constă în evaluarea efectelor sociale și a externalizărilor economice ale investiției, precum și însumarea acestora la cele financiare și compararea lor cu valoarea investiției. Aceasta este necesară pentru a demonstra necesitatea investiției pentru comunitatea locală, respectiv dacă generează beneficii economice și sociale care sa depășească costurile presupuse de realizarea respectivului obiectiv investițional.

Conform Anexei 4 analiza economica este obligatorie doar în cazul investițiilor publice majore (>25.000.000 EUR), motiv pentru care nu face obiectul prezentei documentații.

4.8. Analiza de senzitivitate^2)^2) Prin excepție de la prevederile pct. 4.7 și 4.8, în cazul proiectelor de parteneriat public-privat/de concesiune a căror valoare totală estimată nu depășește pragul pentru care documentația tehnico-economică se aprobă prin hotărâre a Guvernului, potrivit prevederilor Legii nr. 500/2002 privind finanțele publice, cu modificările și completările ulterioare, se elaborează analiza cost-eficacitate.

Nu este cazul. Este obligatorie doar în cazul investițiilor publice majore – investiția publică majoră este investiția publică al cărei cost total depășește echivalentul a 50 milioane euro, sau echivalentul a 75 milioane euro, în cazul investițiilor ce vizează promovarea sistemelor de transport durabile și eliminarea blocajelor din cadrul infrastructurilor rețelelor majore promovate în alte domenii.

4.9. Analiza de riscuri, măsuri de prevenire/diminuare a riscurilor în măsura în care sunt aplicabile în această etapă a realizării proiectului de parteneriat public-privat/de concesiune

Riscul este o variabilă exogenă antonimă rentabilităţii din activitatea economică. Deoarece aceste efecte sunt contradictorii, se pune problema stăpânirii unui anumit nivel de risc faţă de rentabilitatea aşteptată de la investiţia din proiect.

Pentru această investiţie riscurile au fost identificate în urma culegerii de informaţii prin tehnicile:

- interviu cu manageri de proiect şi cu specialişti în diverse domenii;
- listă de verificare pe baza informaţiilor istorice şi cunoştinţelor acumulate din proiecte similare anterioare.

În continuare se prezintă categoriile de riscuri identificate în cazul proiectului analizat:

- <u>Riscuri financiare</u>

- riscul de preţ - preţurile luate în calcul la estimarea valorii investiţiei şi a lucrărilor de întreţinere pot avea variaţii care să ducă la o diferenţă a costurilor reale mai mică sau mai mare faţă de cele luate în calcul;
- nerespectarea graficului de transfer al fondurilor - decalajul între plăţile efectuate şi

încasările de rambursări poate conduce la dificultăţi în coerenţa fluxurilor de trezorerie ale beneficiarului finanţării.

- Riscuri tehnice

- riscul operaţional - este un risc posibil din cauza erorilor umane. Este un risc extrem de mic şi, în cazul că ar apare, nu va avea decât o foarte scurtă durată;
- riscul de piaţă - în cazul lucrărilor de drumuri, „piaţa" este reprezentată de traficul viitor de pe respectivul drum, beneficiile socio-economice (veniturile) fiind direct proporţionale cu volumul traficului respectiv;
- riscul privind graficul de timp - nerespectarea programului de execuţie a lucrărilor poate conduce la depăşirea termenelor contractuale;
- risc privind surse de poluare pe durata execuţiei lucrărilor.

- Riscuri instituţionale şi legale

- riscul nerespectării cerinţelor din autorizaţia de mediu - conduce la penalităţi aplicate conform principiului european „poluatorul plăteşte";
- riscul de modificare a legislaţiei aplicabile proiectului.

Administrarea riscurilor identificate constă în:

- Riscuri financiare

- riscul de preţ - estimarea cât mai realistă a creşterii preţurilor de piaţă şi prevederea în bugetul investiţiei a unei marje de eroare ce se va include la capitolul de cheltuieli diverse şi neprevăzute ;
- riscul privind obţinerea finanţării - în cazul în care contractul de finanţare nu va fi semnat din diverse motive, proiectul nu poate fi implementat. Solicitantul finanţării va lua măsurile necesare pentru a îndeplini toate cerinţele în faza de contractare ;
- nerespectarea graficului de transfer al fondurilor - solicitantul finanţării va lua măsurile necesare pentru a respecta atât graficul de rambursare întocmit şi depus, cât şi procedura de rambursare a cheltuielilor eligibile indicată în Ghidul Solicitantului.

- Riscuri tehnice

- riscul operaţional - în Documentaţia de atribuire pentru achiziţia publică a serviciilor şi lucrărilor, în formularul de contract, se va impune constituirea unei garanţii de bună execuţie a contractului, în sumă procentuală din valoarea contractului, conform prevederilor legislaţiei achiziţiilor publice în vigoare ;
- riscul de piaţă - efectuarea unor studii de trafic şi de piaţă care să estimeze cât mai realist previziunea de trafic pe orizontul de timp pe care se efectuează calculele precum şi impactul economic aşteptat ;
- riscul privind graficul de timp - având în vedere faptul că pentru finanţarea proiectului se apelează la fonduri nerambursabile, întârzierea în derularea proiectului poate conduce la două variante :
  - întârziere în începerea proiectului şi derularea mai rapidă a activităţilor de construcţie, faţă de modul de derulare stabilit iniţial ;
  - întârziere în finalizarea activităţilor prevăzute în graficul de eşalonare a investiţiei, cu depăşirea termenului de finalizare a proiectului.

În prima variantă, impactul se va resimţi în calitatea lucrărilor. În dimensionarea timpului de lucru efectiv pentru implementarea proiectului s-au luat în considerare termene optime, în care

lucrarea se poate realiza fără a face rabat la calitate. În a doua variantă, întârzierea peste data limită de realizare a proiectului impusă de finanţator (potrivit regulii N+3), va conduce la restituirea finanţării nerambursabile şi la o modificare în sens negativ a indicatorilor ce măsoară efortul financiar al beneficiarului la realizarea investiţiei. Restituirea finanţării înseamnă fie suportarea în întregime a costului investiţiei de către beneficiar, fie sistarea lucrărilor în momentul în care nu mai există resurse pentru continuarea obiectivului investiţional.

Managerul de proiect din cadrul Echipei de Implementare a Proiectului va avea drept responsabilitate monitorizarea şi managementul riscurilor astfel încât activităţile din cadrul proiectului să fie adaptate imediat ce intervin schimbări. Pentru evitarea întârzierilor în realizarea lucrărilor, graficul de realizare a acestora va fi atent monitorizat. Vor fi identificaţi din timp posibilii furnizori şi se va încerca o comunicare cât mai transparentă cu aceştia. Elementul esenţial în administrarea acestui risc constă în prevederea în contract de penalităţi pentru depăşirea termenelor intermediare.

- riscul privind surse de poluare pe durata execuţiei lucrărilor - în Caietul de Sarcini din Documentaţia de atribuire pentru achiziţia publică a serviciilor de execuţie a lucrărilor se vor face precizări privind minimizarea suprafeţelor ocupate temporar pe perioada lucrărilor şi precizări privind locul în care se vor depozita deşeurile rezultate din lucrările prevăzute în contract, inclusiv lucrările de refacere a mediului înconjurător.

- Riscuri instituţionale şi legale

Aceste riscuri sunt practic imposibil de administrat deoarece nu pot fi influenţate direct sau indirect de către beneficiarul finanţării.

Analizând riscurile mai sus prezentate se poate concluziona că cele mai semnificative riscuri sunt cele legate de piaţă şi de variaţia preţurilor.

5. SCENARIUL/OPŢIUNEA TEHNICO-ECONOMIC(Ă) OPTIM(Ă), RECOMANDAT(Ă), CU EXCEPȚIA CAZULUI ÎN CARE SOLUȚIA TEHNICĂ FACE OBIECTUL PROCEDURII DE ATRIBUIRE A CONTRACTULUI DE PARTENERIAT PUBLIC-PRIVAT/DE CONCESIUNE

5.1. Comparaţia scenariilor/opţiunilor propuse, din punct de vedere tehnic, economic, financiar, al sustenabilităţii şi riscurilor

Având în vedere solicitarea beneficiarului de a întocmi documentaţia în faza Studiu de Fezabilitate şi că lucrarea de investiţii reprezintă o amenajare a dispozitivelor de colectare si evacuare a apelor pluviale, s-au luat în considerare următoarele scenarii:

- ***Scenariul 1*** *- se menţine starea actuală a zone - fără realizarea proiectului;*

- ***Scenariul 2*** *- se realizează amenajarea dispozitivelor de colectare si evacuare a apelor pluviale care să corespundă „Normativului privind stabilirea cerinţelor tehnice de calitate a drumurilor legate de cerinţele utilizatorilor", indicativ NE 021-2003.*

- ***Scenariul 1*** reprezintă alternativa de bază a analizei proiectului şi reprezintă scenariul inerţial. În acest caz, situaţia infrastructurii va rămâne neschimbată. Acest lucru nu este de dorit datorită faptului că strada studiată este asfaltata fiind intr-o stare buna, dar pe sectorul studiat nu este asigurata o scurgere corespunzatoare a apelor pluviale, șanțurile existente fiind de pământ și colmatate pe alocuri.

Menținerea stării actuale a santurilor va duce in timp la degradarea continuă a drumului.

- ***Scenariul 2*** reprezintă scenariul optimist, în care administraţia locală reuşeste să găsească o

soluţie pentru a finanţa realizarea obiectivului de investiţie în cel mai scurt timp posibil, prin amenajarea santurilor de beton, precum si a acceselor la proprietati.

5.2. Selectarea şi justificarea scenariului/opţiunii optim(e) recomand at(e)

Scenariul recomandat de către elaborator este cel al realizarii investiţiei studiate,

Scenariul 2, şi reprezintă alternativa acceptabilă din punct de vedere al costurilor de investiţie şi a beneficiilor aduse de dezvoltarea susţinută a zonei.

Prin soluţia aleasă, se prezintă următoarele avantaje:

- se oferă o soluţie viabilă printr-o investiţie la standarde europene in ceea ce priveşte calitatea lucrărilor ce vor fi executate;
- se folosește, cu randament ridicat, o tehnologie de execuție simplă, ușor de aplicat;
- prin executia dispozitivelor de colectare si evacuare a apelor pluviale, se va proteja de altfel drumul comunal de infiltrarea apei in corpul sau.

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

a) obţinerea si amenajarea terenului;

Conform HG 907/2016 pentru obținerea terenului se includ cheltuielile efectuate pentru cumpărarea de terenuri, plata concesiunii (redevenței) pe durata realizării lucrărilor, exproprieri, despăgubiri, schimbarea regimului juridic al terenului, scoaterea temporară sau definitivă din circuitul agricol, precum și alte cheltuieli de aceeași natură, iar pentru amenajarea terenului se includ cheltuielile efectuate la începutul lucrărilor pentru pregătirea amplasamentului și care constau în demolări, demontări, dezafectări, defrișări, evacuări materiale rezultate, devieri rețele de utilități din amplasament, sistematizări pe verticală, drenaje, epuismente (exclusiv cele aferente realizării lucrărilor pentru investiția de bază), devieri de cursuri de apă, strămutări de localități sau monumente istorice etc.

b) asigurarea utilităţilor necesare funcţionării obiectivului;

Nu este cazul. În cadrul proiectului nu sunt necesare asigurarea de utilități pentru funcționarea drumului.

c) soluţia tehnică, cuprinzând descrierea, din punct de vedere tehnologic, constructiv, tehnic, funcţional-arhitectural şi economic, a principalelor lucrări pentru investiţia de bază, corelată cu nivelul calitativ, tehnic şi de performanţă ce rezultă din indicatorii tehnico-economici propuşi;

<u>Scurgerea şi evacuarea apelor</u>

Dispozitivele de scurgere a apelor pluviale, se vor amenaja conf. STAS 10796/2-79 "Construcţii anexe pentru colectarea şi evacuarea apelor, rigole, şanţuri şi casiuri. Prescripţii de proiectare şi execuţie". Sectorul studiat din DC 158, se află între strazile 1 și 3. Acest sector are o lungime de 206,0 m.

Astfel se vor amenaja șanțuri de beton trapezoidale (Hmin = 30 cm) pe ambele părți ale strazii în lungime totală de 328,0 m.

Pe partea stângă santul va fi amplasat la marginea drumului comunal, astfel se va amenaja acostamentul drumului comunal cu o lățime variabilă de min. 0,50 m. De asemenea șanțul de pe partea stângă se va racorda la pista de biciclete printr-o bancheta din beton cu o lațime de min. 0,5 m. Acostemantul si bancheta se vor amenaja cu beton in grosime de 10,0 cm, pentru impermeabilizarea lor, conform plansei tip.

Pe partea dreapta șanțul proiectat va fi amplasat pe traseul existent al șanțului de pământ, la o distanța de cca. 2,0 m fața de marginea drumului comunal.

Pe partea stângă, în zona platformei stației de autobuz si în zona platformei betonate de la magazinul comercial, se va prevedea o rigola carosabilă cu o lungime de 5,0 m respectiv 27,0 m.

Accese la proprietăți

Se vor amenaja 9 accese la proprietăți cu podețe tubulare corugate (diametru DN315) precum și calea rutieră pe acces.

Acestea se vor amenaja pe o suprafata de cca. 50 mp/acces cu următoarea structura rutieră:

- 10,0 cm strat de uzura din beton de ciment C30/37 armat cu plasa sudata 6 mm;
- 10,0 cm strat de fundatie din balast.

Trotuare

Pe partea stangă de la inceputul tronsonului pana la platforma de la magazinul comercial, pe o lungime de 50 m se va realiza un trotuar cu o lățime de 1 m, incadrat cu borduri de 10x15 cm.

Trotuarul va fi prevăzut cu următoarea structură pietonala:

- 6,0 cm pavaj din beton;
- 1..3 cm nisip;
- 20,0 cm strat din balast;
- geotextil;

Transporturile și circulația, asigurând o funcție generalizată, trebuie să țină seamă de evoluția structurii demografice a populației (numărul mediu de active influențează direct intensitatea circulației și a transporturilor) si de modificările intervenite în amplasarea zonelor de muncă.

Factorul principal de coeziune al sistemului de localități este reprezentat de relațiile de producție, muncă, aprovizionare, servire - dotare, echipare tehnică, informare, coordonare, administrare etc., analiza perspectivelor de dezvoltare a localităților.

Relațiile de muncă generează deplasări zilnice sau săptămânale, frecvența lor influențând direct dezvoltarea sistemului de transport.

Dotările și serviciile determină următoarele tipuri de deplasări:

- pentru turism - deplasări pe traseele cu zone peisagistice deosebite;
- pentru comerț și servicii - deplasări periodice și ocazionale pentru achiziționarea de produse de folosință medie și îndelungată și pentru servicii specializate;
- pentru instituții administrative, juridice - deplasări ocazionale sau periodice.

d) probe tehnologice şi teste.

In cadrul proiectului la faza de proiectare "proiect tehnic de execuție" se vor prezenta caiete de sarcini pentru execuția lucrărilor. In cadrul caietelor de sarcini pentru fiecare tip de lucrare sunt prevăzute testele si condițiile de admisibilitate a lucrărilor.

5.4. Principalii indicatori tehnico-economici aferenţi obiectivului de investiţii:

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

Valoarea totală (inclusiv T.V.A.): **286.268,19** lei,

din care construcţii montaj (C+M inclusiv T.V.A.): **199.573,71** lei.

b) indicatori minimali, respectiv indicatori de performanţă - elemente fizice/capacităţi fizice care să indice atingerea ţintei obiectivului de investiţii - şi, după caz, calitativi, în conformitate cu standardele, normativele şi reglementările tehnice în vigoare;

Capacităţi:

- Lungime santuri de beton: 328,0 m;
- Lungime rigola carosabila 32,0 m;
- Lungime trotuar 50,0 m;
- Accese la proprietati: 9 accese;

c) indicatori financiari, socio-economici, de impact, de rezultat/operare, stabiliţi în funcţie de specificul şi ţinta fiecărui obiectiv de investiţii;

Nu este cazul.

Finanţarea investiţiei se asigură prin fonduri de la bugetul local.

d) durata estimată de execuţie a obiectivului de investiţii, exprimată în luni.

Pentru execuţia lucrărilor, considerăm suficientă o perioadă de 2 luni.

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

Din punct de vedere funcțional și administrativ, drumul ce face obiectul prezentei documentații este clasificat ca drum comunal DC 158 (conf. O.G. 43/1997 - privind regimul drumurilor, cu modificările și completările ulterioare), fiind destinate traficului rutier şi se încadrează în categoria de importanţă C, construcţii de importanţă NORMALĂ, conform Legii 10/1995 privind calitatea în construcţii şi a H.G. 766/1997, anexa 3, referitoare la aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcţii.

Din punct de vedere al legii calităţii nr. 10/1995 şi al „Regulamentului de verificare şi expertizare tehnică a proiectelor, a execuţiei lucrărilor şi construcţiilor", aprobat prin HG nr. 925/20.11.1995, proiectul va respecta exigenţele următoare:

- rezistenţa şi stabilitatea la solicitări statice şi dinamice, inclusiv la cele seismice – A_4.
- siguranţa în exploatare – B_2.
- sănătatea şi protecţia mediului – D;

Suprafața terenului ce urmează a fi ocupată de lucrările de amenajare se află în proprietatea comunei Pădureni, conform Inventarului bunurilor care aparțin comunei. Suprafața totală disponibilă prin realizarea lucrărilor cuprinse în cadrul acestui proiect, este de aproximativ **1.300 mp**.

Strada supusă amenajari se află în proprietatea comunei Pădureni și se regăsește în Anexa nr. 92 - Inventarul bunurilor care aparțin domeniului public al comunei Pădureni, cuprins în Hotărârea Guvernului nr. 977/2002 privind atestarea domeniului public al județului Timiș, precum și al municipiilor, orașelor și comunelor din județul Timiș.

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

Sursa de finanțare a investiției publice supuse prezentei documentații este constituită din fonduri proprii de la bugetul local.

6. URBANISM, ACORDURI ŞI AVIZE CONFORME

6.1. Certificatul de urbanism emis în vederea obţinerii autorizaţiei de construire

Certificatul de urbanism se va emite după aprobarea prin HCl a indicatorilor din prezenta documentație.

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

Extrasele carte funciară se vor prezenta în studiile de specialitate privind serviciile cadastrale.

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

Acordul de mediu se va obține în urma întocmirii documentației solicitate de către Agenția de Protecția Mediului Timiș.

6.4. Avize conforme privind asigurarea utilităţilor

Avizele si acordurile în conformitate cu Certificatul de urbanism **nr. 31/ 26.05.2025**

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

Măsurătorile topografice se vor realiza de către un topograf autorizat S.C. GEOLINK S.R.L.

6.6. Avize, acorduri şi studii specifice, după caz, în funcţie de specificul obiectivului de investiţii şi care pot condiţiona soluţiile tehnice

Nu este cazul.

7. IMPLEMENTAREA INVESTIŢIEI

7.1. Informaţii despre entitatea responsabilă cu implementarea investiţiei

Entitatea responsabila cu implementarea proiectului este comuna Pădureni.

7.2. Strategia de implementare, cuprinzând: durata de implementare a obiectivului de investiţii (în luni calendaristice), durata de execuţie, graficul de implementare a investiţiei, eşalonarea investiţiei pe ani, resurse necesare

Durata de implementare a proiectului este estimată la 3 luni, din care 1 luna va fi alocata intocmirii proiectului tehnic, organizarea procedurilor de achiziție pentru contractarea execuției lucrărilor și a dirigenției de șantier. Pentru execuția lucrărilor este necesară o durata de 2 luni.

7.3. Strategia de exploatare/operare şi întreţinere: etape, metode şi resurse necesare

Exploatarea și întreținerea pistei va fi asigurată de către beneficiarul lucrărilor, respectiv comuna Pădureni, după ieșirea din perioada de garanția a lucrărilor.

7.4. Recomandări privind asigurarea capacităţii manageriale şi instituţionale

Asigurarea capacității manageriale și instituționale intră în atribuțiile comunei Pădureni.

8. CONCLUZII ŞI RECOMANDĂRI

Prezenta documentație stabilește fezabilitatea realizării obiectivului de investiții:

"LUCRĂRI ASIGURARE SCURGERE APE PLUVIALE PE DC 158 – TRONSON CUPRINS ÎNTRE STRADA 1 ȘI 3 – COMUNA PĂDURENI, JUDEȚUL TIMIȘ"

Execuția lucrărilor va începe după obținerea autorizației de construire și pe baza documentației tehnico-economice întocmită în faza P.T.E.

Soluţia adoptată duce la o siguranță mai mare a utilizatorilor de biciclete și va mări

atractivitate zonei din punct de vedere turistic.

În conformitate cu legislația în vigoare, respectarea proiectului autorizat este obligatorie și eventualele modificări se pot face doar cu avizul proiectantului de specialitate. Beneficiarul și constructorul vor convoca proiectantul pentru trasarea amplasamentului înainte de începerea lucrărilor.

ÎNTOCMIT
ing. Razvan ANDREI

SOCIETATEA AB ROUTE PROIECT S.R.L. TIMIȘOARA



	NUME	SEMNATURA	CERINTA	REFERAT PROIECT:	
VERIFICATOR			A4, B2, D	REFERAT EXPERTIZA:	
EXPERT				Beneficiar: COMUNA PĂDURENI	Faza: S.F.
S.C. ABROUTE PROIECT S.R.L. Timisoara, Str. Electronicii, nr.23, ap.9, et.2 CUI: 33089072; J35/1869/2014 Tel: 0765509783, 0766415221 email: abrouteproiect@yahoo.com		SOCIETATEA AB ROUTE PROIECT S.R.L. TIMISOARA	SCARA: 1:5000	Amplasament: Comuna PĂDURENI, județul Timiș CF 405181	
				Plansa: Plan de ansamblu	Proiect nr: 122/ 2025
SEF PROIECT	ing. Răzvan ANDREI		DATA: iunie 2025	Denumire proiect: "LUCRĂRI ASIGURARE SCURGERE APE PLUVIALE PE DC 158 – TRONSON CUPRINS ÎNTRE STRADA 1 ȘI 3 - COMUNA PĂDURENI, JUDEȚUL TIMIȘ"	Plansa Nr. 2
DESENAT	ing. Răzvan ANDREI				
PROIECTAT	ing. Beniamin BUȚUȚOI				