

HOTĂRÂREA NR. 30

la proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice pentru obiectivul
"SF Reabilitare și modernizare strazi faza a II a: strazile Cricov, Panselelor, Aleea Serii, 16
Februarie, Grădinitei, Stadionului și Libertatii"

Consiliul Local al orașului Urlați, județul Prahova;

Având în vedere Proiectul de hotărâre privind aprobarea documentației tehnico-economice pentru obiectivul "SF Reabilitare și modernizare strazi faza a II a: strazile Cricov, Panselelor, Aleea Serii, 16 Februarie, Grădinitei, Stadionului și Libertatii" ;

Având în vedere Expunerea de motive a Viceprimarului orașului Urlați și Raportul de Specialitate al Serviciului Urbanism, Tehnic Investiții și Cadastru din cadrul Primăriei orașului Urlați, înregistrat la nr.5873/04.04.2017;

În baza prevederilor art. 126 din Legea nr.215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare ;

În temeiul art. 45 din Legea nr. 215/2001 a administrației publice locale, republicată, cu modificările și completările ulterioare ;

HOTĂRĂȘTE :

Art.1. Se aprobă necesitatea și oportunitatea promovării obiectivului de investiții "SF Reabilitare și modernizare strazi faza a II a: strazile Cricov, Panselelor, Aleea Serii, 16 Februarie, Grădinitei, Stadionului și Libertatii";

Conform documentației tehnico-economice – faza SF, întocmită de către S.C. STRUCT QUALITY AND BUILDING S.R.L., se menționează că pentru realizarea lucrărilor prevăzute în acest proiect se asigură un aport deosebit la dezvoltarea zonei, ce va conduce la sporirea siguranței circulației localnicilor, dar și la îmbunătățirea semnificativă a condițiilor de trafic și de circulație a pietonilor.

De asemenea, se menționează faptul că accesul instituțiilor (autoutilitarelor) de intervenție de urgență – salvare, pompieri, poliție va fi mai facil, în caz de necesitate, proiectul, în sine, având un impact pozitiv asupra locuitorilor.

Realizarea reabilitării străzilor din orașul Urlați se va realiza în amplasamentul existent, fără a se părăsi ampriza existentă a străzilor.

Elementele geometrice atât în plan, cât și în profil longitudinal și transversal, vor fi adaptate la amplasamentul existent, astfel încât proprietățile riverane străzilor să nu fie afectate, iar instalațiile electrice din zonă să nu fie mutate.

Pentru Orașul Urlați aceste străzi locale reprezintă o problemă prioritară pentru riveranii din zonele acestor străzi, circulația deslășurându-se în condiții de nesiguranță și disconfort, pentru toți participanții la trafic. Modernizarea și reabilitarea, prin reparații, a acestor artere rutiere va duce la siguranța circulației rutiere și reducerea poluării, mai ales că aceasta facilitează accesul la proprietăți.

În prezent, din cauza stării de degradare accentuate, în special după precipitații, populația este obligată să parcurgă cu dificultate aceste tronsoane din străzile menționate, rețeaua de captare a apelor pluviale fiind inexistentă, captarea realizându-se, conform proiectului, în canalizarea menajeră actuală.

Reabilitarea și modernizarea străzilor ce fac obiectul acestei documentații vor conduce la îmbunătățirea condițiilor de mediu pentru locuitorii din această zonă, prin:

- diminuarea cantităților de praf,

- micșorarea consumului de carburanți, a noxelor emenate de autovehicule și a riscului de degradare a acestora,
- diminuarea zgomotului, o îmbunătățire a condițiilor de trai și reducerea numărului de accidente.

Art.2 Se aprobă documentația tehnico-economică privind realizarea obiectivului de investiții "SF Reabilitare și modernizare strazi faza a II a: strazile Cricov, Panslelor, Aleea Serii, 16 Februarie, Grădiniței, Stadionului și Libertății".

Studiul de fezabilitate este documentația tehnico-economică prin care proiectantul, fără a se limita la datele și informațiile cuprinse în nota conceptuală și în tema de proiectare și, după caz, în studiul de prefzabilitate, analizează, fundamentează și propune minimum două scenarii/opțiuni tehnico-economice diferite, recomandând, justificat și documentat, scenariul/opțiunea tehnico-economic(ă) optim(ă) pentru realizarea obiectivului de investiții.

Principalii indicatori tehnico-economici aferenți obiectivului de investiții sunt:

1. valoarea totală a obiectului de investiții, exprimată în lei, cu TVA și, respectiv, fără TVA, din care construcții-montaj (C+M) în conformitate cu devizul general:

Total general (cu T.V.A.): 4317383.833 LEI (959418.630 EURO)

(fără T.V.A.): 3628053.641 LEI (806234.143 EURO)

din care:

Construcții-montaj (C+M) (cu T.V.A.): 4206317.916 LEI (934737.315 EURO)

(fără T.V.A.): 3392191.868 LEI (753820.415 EURO)

Curs Euro: 1 Euro = 4.5 Lei.

2. durata de realizare (luni): **interval între 2 și 5 luni, în funcție de stradă**

3. capacități (în unități fizice și valorice):

- strada Cricov: lungime de 0.563 Km, 3698 mp parte carosabilă, trotuare cu suprafața de 1014 mp, bordura mare 1170 ml, iar bordura mică 1069 ml, 6 semne rutiere;

- Aleea Serii: lungime de 0.317 Km, 1296 mp parte carosabilă, trotuare cu suprafața de 369 mp, bordura mare 619 ml, iar bordura mică 546 ml, 1 semn rutier;

- strada 16 Februarie: lungime de 0.614 Km, 3049 mp parte carosabilă, trotuare cu suprafața de 655 mp, bordura mare 1192 ml, iar bordura mică 675 ml, 7 semne rutiere;

- strada Grădiniței: lungime de 0.366 Km, 1474 mp parte carosabilă, trotuare cu suprafața de 246 mp, bordura mare 725 ml, iar bordura mică 500 ml, 2 semne rutiere;

- strada Panslelor: lungime de 0.668 Km, 3009 mp parte carosabilă, trotuare cu suprafața de 286 mp, bordura mare 1280 ml, iar bordura mică 487 ml, 7 semne rutiere;

- strada Libertății: lungime de 0.237 Km, 1419 mp parte carosabilă, trotuare cu suprafața de 473 mp, bordura mare 473 ml, iar bordura mică 473 ml, 2 semne rutiere;

- strada Stadionului: lungime de 0.210 Km, 1150 mp parte carosabilă, trotuare cu suprafața de 280 mp, bordura mare 388 ml, iar bordura mică 317 ml, 4 semne rutiere.

Total străzi: lungime 2.98 Km ≈ 3 Km, 15095 mp parte carosabilă, trotuare cu suprafața de 3323 mp, bordura mare 5847 ml, bordura mică 4067 ml, 29 semne rutiere.

Pentru prezentul obiectiv de investiții nu s-a elaborat un studiu de prefzabilitate, iar prin SF- ul întocmit s-a propus ca soluție, cea mai avantajoasă din punct de vedere tehnico-economică, soluția din varianta 1 – structura rutieră suplă pentru trafic ușor:

- săpătură;

- 10 cm strat de formă din materiale necoezive;

- 40 cm strat de fundație din balst 0/63 mm;

- 5 cm BA 20 leg 50/70 conform SR EN 13108 – 1:2006, SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (BAD20 conform AND 605-2014);

- 4 cm BA 16 rul 50/70 conform SR EN 13108 – 1:2006, SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (BA 16 conform AND 605-2014), pentru străzile Panselelor, Aleea Serii, 16 Februarie, Grădiniței, Stadionului și Liebertății.

și

- săpătură;

- 10 cm strat de formă din materiale necoezive;

- 25 cm strat de fundație din balast 0/63 mm;

- 15 cm strat de bază din piatră spartă amestec optimal;

- 5 cm BA 20 leg 50/70 conform SR EN 13108 – 1:2006, SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (BAD20 conform AND 605-2014);

- 4 cm BA 16 rul 50/70 conform SR EN 13108 – 1:2006, SR EN 13108-1:2006/AC:2008 (BA 16 conform AND 605-2014), pentru strada Cricov.

Avantajele Variantei 1. În care se utilizează balast/piatră spartă, după caz, ca strat de bază, în comparație cu varianta 2, în care se utilizează agregate naturale stabilizate cu lianți hidraulici sunt următoarele:

- costuri ale investiției inițiale mai reduse;

- creșterea ratei interne de rentabilitate;

- durată de execuție a lucrărilor redusă;

- posibilitatea desfășurării traficului auto pe stratul de piatră spartă imediat după execuție;

- utilizarea balstului/pietrei sparte în alcătuirea sistemelor rutiere conferă un comportament elastic, compatibil cu tipul de pământ din patul drumului.

Soluția finală va fi luată în calcul ținând cont și de posibilitățile tehnice ale executantului, însă, recomandarea expertului este de a se alege Varianta 1 (suplă) pe toate străzile expertizate.

Trotuarele s-au proiectat cu panta cuprinsă între 2% cu sens de scurgere a apelor pluviale spre partea carosabilă.

Structura din care este compus trotuarul este următoarea:

- 3 cm din beton asfaltic BA8

- 10 cm beton de ciment clasa C16/20

- 10 cm balast compactat.

Trotuarul este încadrat, în partea proprietăților, de bordură mică prefabricată, amplasată pe o fundație de beton clasa C8/10 de dimensiunile 10 x 15 cm; delimitarea de carosabil se va realiza cu bordură mare din elemente prefabricate sau monolite din beton de ciment clasa C30/37, având dimensiunile 20 x 25 cm, amplasată pe o fundație de beton C8/10.

4. alți indicatori specifici domeniului de activitate în care este realizată investiția, după caz.

Ratele de discount (actualizare) folosite în estimarea rentabilității proiectului au fost de 5%, pentru analiza financiară, respectiv 5.5% pentru analiza socio-economică.

- Analiza financiară calculează următorii indicatori:

- Rata internă de rentabilitate calculată la nivelul contribuției proprii – RIRf/C = -14,79%;

- venit actualizat net, calculat la nivelul contribuției totale, notat VANf/C: -542.173

- Raportul Beneficii actualizate/Costuri actualizate, notat R B/C: 0,05

RIRf/C se situează mult sub pragul de rentabilitate de 5%. Acest lucru arată că rentabilitatea financiară a capitalului investit este negativă; analiza financiară demonstrează necesitatea obținerii finanțării din surse publice.

- Sustenabilitatea proiectului: proiectul este sustenabil din punct de vedere financiar întrucât rezultatul cumulat al fluxurilor nete de numerar, generate pe parcursul întregului interval de prognoză (25 de ani) nu este negativ.

Sunt îndeplinite condițiile pentru ca proiectul să necesite intervenție financiară:

- valoarea actualizată netă (VAN) < 0;

- rata internă de rentabilitate financiară (RIRf) < rata dec actualizare (5%);

- fluxul de numerar cumulat trebuie să fie pozitiv în fiecare an al perioadei de referință;

- Raportul cost/beneficii >1, unde costurile se referă la costurile de exploatare pe perioada de referință, iar beneficiile se referă la veniturile obținute din exploatarea investiției.

Analiza economică, inclusiv calcularea indicatorilor de performanță economico-socială: valoarea actualizată netă, rata internă de rentabilitate și raportul beneficiu/cost – nu este cazul, proiectul nefiind unul major.

Așa cum se specifică în SF, conform normelor metodologice de aplicare a HG nr. 28/2008, analiza socio-economică este obligatorie doar în cazul investițiilor publice majore – investiție publică majoră: investiție publică al cărei cost total depășește echivalentul a 25 milioane Euro, în cazul investițiilor promovate în domeniul protecției mediului, sau echivalentul a 50 milioane Euro, în cazul investițiilor promovate în alte domenii.

Art.3. Cu aducerea la îndeplinire a prezentei se desemnează Direcția Economică și Administrativ din cadrul Primăriei orașului Urlați.

Data în Urlați, astăzi 04 aprilie 2017.

PREȘEDINTE DE ȘEDINȚĂ,

MARIA ANASTASE



CONTRASEMNEAZĂ
SECRETAR,
EUGEN-DRAGOȘ PRUNĂ