



S.C. ROLA CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.



ISO 9001
Certificate Reg. No 20 100 72002199

Bucov , Valea Orlei str. I G Duca nr.10 Prahova, CUI : RO 16904540, J29/2325/2004, Cont bancar : RO 95 RNCB 0205 0448 5098 0001, BCR Ploiesti, RO10 TREZ 5395 069X XX00 8900, Trezoreria Boldesti Scaieni, tel. mobil : 0727.377.097, fax : 0371.330.370, mail : rola.consulting2004@gmail.com

BORDEROU

Piese scrise

1. DATE GENERALE

- 1.1 Denumirea obiectului de investiție
- 1.2 Amplasamentul
- 1.3 Titularul investiției
- 1.4 Beneficiarul investiției
- 1.5 Elaboratul studiului

2. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND PROIECTUL

- 2.1 Situația actuală
- 2.2. Descrierea investiției

2.2.1 Concluziile studiului de fezabilitate privind situația actuală, necesitatea și oportunitatea promovării investiției, precum și scenariul tehnico-economic selectat.

2.2.2 Scenariile tehnico-economice prin care obiectivele proiectului de investiții pot fi atinse (în cazul în care, anterior studiului de fezabilitate, nu a fost elaborat un studiu de fezabilitate sau un plan detaliat de investiții pe termen lung)

2.2.3 Descrierea constructivă, funcțională și tehnologică, după caz.

2.3. Date tehnice ale investiției

- a. Zona și amplasamentul
- b. Statutul juridic al terenului care urmează să fie ocupat
- c. Situația ocupărilor definitive de teren: suprafața totală, reprezentând terenuri din intravilan/extravilan
- d. Studii de teren
- e. Caracteristicile principale ale construcțiilor din cadrul obiectivului de investiții, specifice domeniului de activitate și variantele constructive de realizare a investiției, cu recomandarea variantei optime pentru aprobare
- f. Situația existentă a utilităților și analiza de consum
- g. Concluziile evaluării impactului asupra mediului

2.4. Durata de realizare și etapele principale; graficul de realizare a investiției

3. COSTURILE ESTIMATIVE ALE INVESTIȚIEI

Valoarea totală cu detalieri pe structura devizului general

4. ANALIZA COST-BENEFICIU

5. SURSE DE FINANȚARE A INVESTIȚIEI

6. ESTIMĂRI PRIVIND FORȚA DE MUNCĂ OCUPATĂ PRIN REALIZAREA INVESTIȚIEI

1. Număr de locuri de muncă create în faza de execuție
2. Număr de locuri de muncă create în faza de operare

7. PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI AI INVESTIȚIEI

1. Valoarea totală
 2. Eșalonarea investiției
 3. Durata de realizare
 4. Capacități (în unități fizice și valorice)
 5. Alți indicatori specifici domeniului de activitate
- 8. AVIZE ȘI ACORDURI DE PRINCIPIU**

Piese desenate

Plan de situație (scara 1:500)

Profile transversale tip (scara 1:50)



S.C. ROLA CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.



ISO 9001
Certificate Reg. No 20 100 72002199

Bucov , Valea Orlei str. I G Duca nr.10 Prahova, CUI : RO 16904540, J29/2325/2004, Cont bancar : RO 95 RNCB 0205 0448 5098 0001, BCR Ploiesti, RO10 TREZ 5395 069X XX00 8900, Trezoreria Boldesti Scaieni, tel. mobil : 0727.377.097, fax : 0371.330.370, mail : rola.consulting2004@gmail.com

STUDIU DE FEZABILITATE

1. DATE GENERALE

1.1 Denumirea obiectului de investiție :

“Modernizare drum local Tisa Mica, în comuna Aluniș, județul Prahova”

1.2 Amplasamentul : Comuna Aluniș, județul Prahova

1.3 Titularul investiției : Comuna Aluniș

1.4 Beneficiarul investiției : Comuna Aluniș

1.5 Elaboratul studiului : S.C. ROLA CONSTRUCT CONSULTING S.R.L.



2. INFORMAȚII GENERALE PRIVIND PROIECTUL

2.1. Situația actuală

Drumul care face obiectul studiului de fezabilitate este : **Ulița Tisa Mica**. Acesta este situat în comuna Aluniș, județul Prahova. La momentul actual, acesta se prezintă într-o stare avansată de degradare, atât din cauza sistemului rutier necorespunzător, cât și din cauza lipsei dispozitivelor corespunzătoare de colectare, dirijare și evacuare a apelor pluviale.

Este un **drum public de interes local**, aflat în administrarea **Primăriei comunei Aluniș**, cu **o singură bandă de circulație și trafic de intensitate redusă** (conform O.G. nr. 43 / 1997 privind regimul juridic al drumurilor), de **clasa tehnică V și viteza de proiectare 25km/h** (conform O.G. nr. 46 / 1998 privind stabilirea clasei tehnice a drumurilor publice). Are categoria de importanță "**C**" - construcții de importanță normală, conform HG 766 / 1997.

Ulița Tisa Mica are lungimea de 128,00 m. pe care se reabilitează prezintă un sistem rutier format din pietriș și pământ înierbat. Partea carosabilă prezintă numeroase denivelări, gropi și fâgașe, care nu permit scurgerea apelor de suprafață, formându-se noroi în timpul precipitațiilor, iar circulația se desfășoară cu greutate și cu uzuri ale autovehiculelor.

Dispozitivele de scurgere a apelor existente sunt insuficiente și nu asigură scoaterea drumului de sub influența apelor pluviale.

Datorită acestor inconveniente sunt necesare intervenții pentru modernizarea drumului.

Documentele care au stat la baza studiului de fezabilitate sunt următoarele:

- Plan de încadrare în zonă;
- Planul cu ridicarea topografică;
- Studiu geotehnic;
- Expertiza tehnică.

Entitatea responsabilă cu implementarea proiectului este Primăria comunei Aluniș.

2.2. Descrierea investiției

2.2.1 Concluziile studiului de prefezabilitate privind situația actual, necesitatea și oportunitatea promovării investiției, precum și scenariul tehnico-economic selectat.

Concluziile studiului de prefezabilitate sau ale planului detaliat de investiții pe termen lung privind situația actual : nu este cazul.

Necesitatea și oportunitatea promovării investiției, precum și scenariul tehnico-economic selectat :

Politici și strategii europene și naționale

Politica Uniunii Europene în domeniul infrastructurii rutiere are la bază un principiu fundamental, potrivit căruia transporturile reprezintă una dintre cheile succesului pentru Piața Unică, întrucât contribuie semnificativ la concretizarea a două dintre obiectivele majore ale acesteia: libera circulație a bunurilor și libera circulație a persoanelor.

Transporturile constituie un sector important al activității economice, reprezentând aproximativ 7% din produsul național brut și fiind strâns legat de alte politici fundamentale, cum ar fi cea economic, energetic, a mediului înconjurător, social și regională .

Principalele obiective vizate de politica în domeniul transporturilor sunt, pe scurt, următoarele:

- Politica în domeniul transporturilor trebuie să îndeplinească în primul rând obiectivele prevăzute de Tratat, așa cum sunt enumerate în cadrul bazei legale și care se referă în linii mari la completarea pieței interne;
- Realizarea unui sistem viabil prin flexibilitate, și anume organizarea transporturilor astfel încât să se optimizeze consumurile energetice, condițiile și timpii de transport, ceea ce implică în schimb asumarea costurilor infrastructurii la nivel comunitar.

În privința țării noastre, **Uniunea Europeană** și-a demonstrat deja intenția de a sprijini financiar procesul de reabilitarea a infrastructurii, această măsură vizând asigurarea fundației necesare unei cooperări optime între regiunile unei Europe lărgite. Documentul privind infrastructura rutieră și cea energetic în sud-estul Europei, elaborate de către Grupul de Lucru al Direcției Generale pentru Energie și Transport, Direcției Generale pentru Relații Externe și Biroului pentru Cooperare EuropeAid, descrie în mod clar strategiile vizate în regiune, acestea având ca obiective principale următoarele:

- Acordarea de asistență în domeniul dezvoltării infrastructurii, prin extinderea rețelelor, în conformitate cu principiile și criteriile agree;
- Stabilirea unor norme de referință pentru viitoarele planuri anuale sau multianuale elaborate atât la nivel național, cât și la nivel regional;
- Impunerea respectării principiilor stabilite, în cazul deciziilor ce vizează programe sau intervenții financiare.

Documentul mai sus menționat stabilește de asemenea trei principii generale, valabile pentru ambele sectoare – transport și energie – astfel:

- Acordarea de prioritate infrastructurii existente, prin urgentarea procesului de reabilitare;
- Programele de investiții să se axeze pe viabilitatea economică a proiectelor;
- Densitatea rețelelor de infrastructură să reflecte puterea financiară a fiecărei țări.

În concluzie, strategia europeană urmărește dezvoltarea în regiune a unei rețele de transport multimodal, care să acopere toate tipurile de transport, pentru traficul actual și viitor de bunuri și persoane. Totodată, strategia subliniază necesitatea implementării cât mai urgente a unei reforme în domeniul transporturilor.

Strategia României în domeniul infrastructurii de transport urmărește tendința stabilită de către Uniunea Europeană. Pentru a avea o imagine de ansamblu asupra situației de la care s-a plecat în elaborarea Strategiei Naționale de Dezvoltare, trebuie însă făcute câteva precizări referitoare la condițiile specifice țării noastre.

România se numără printre cele mai slab dezvoltate țări din Europa. Prin urmare, planul național pe termen lung se concentrează asupra obținerii unei creșteri economice stabile într-un ritm mai rapid decât media europeană, în contextul unei dezvoltări echilibrate în teritoriu.

Strategia Națională de Dezvoltare este așadar concepută în vederea încurajării investițiilor în sectoarele cu un real potențial de creștere, pentru crearea de noi locuri de muncă și menținerea acestora.

Pentru **“Modernizare drum local Uliță Tisa Mică, în comuna Aluniș, județul Prahova”** nu a fost realizat un Studiu de Prefezabilitate, dar din prezentarea de mai sus a situației existente la nivelul anului 2018, rezultă următoarele concluzii:

- Necesitatea și oportunitatea realizării investiției este evident și cu repercusiuni pozitive atât asupra locuitorilor cât și a agenților economici care își desfășoară activitatea în zonă;
- Investiția propusă se justifică a fi aprobată și se recomandă ca lucrări care vor contribui la ecologizarea zonei și la ridicarea potențialului economic și social;
- La realizarea lucrărilor se utilizează numai materiale agrementate conform reglementărilor în vigoare.

Lucrările propuse se încadrează în planul urbanistic general al localității.

Terenurile pe care se preconizează a se executa investiția aparțin domeniului public.

2.2.2 Scenariile tehnico-economice prin care obiectivele proiectului de investiții pot fi atinse (în cazul în care, anterior studiului de fezabilitate, nu a fost elaborat un studiu de fezabilitate sau un plan detaliat de investiții pe termen lung):

Profilul (scopul) activității investiției este reabilitarea și modernizarea infrastructurii rutiere, de eliminare a factorilor de poluare și de creștere a gradului de confort al locuitorilor.

Scenarii propuse – pentru “Modernizare drum local Uliță Tisa Mică, în comuna Aluniș, județul Prahova”:

Având în vedere că structura rutiera actuală nu are o capacitate portantă corespunzătoare și accesele în proprietăți permit ridicarea liniei roșii, pe toate aceste drumuri se recomandă realizarea unei structuri rutiere noi alcătuite din pietruirea existentă completată cu strat din balast de 20 cm grosime strat de piatră spartă în grosime de min 15 cm și apoi închiderea acesteia cu un strat de uzură din beton asfaltic EB16 uzură 50/70 (BA16) de 6 cm grosime sau un strat de legătură EB224leg50/70 de 5 cm grosime .

Scenariul recomandat de către elaborator este:

se recomandă realizarea unei structuri rutiere noi alcătuite din pietruirea existentă completată cu strat din balast de 20 cm grosime strat de piatră spartă în grosime de min 15 cm și apoi închiderea acesteia cu un strat de uzură din beton asfaltic EB16 uzură 50/70(BA16) de 6 cm grosime

Avantajele scenariului recomandat:

Scenariul recomandat de elaborator privind “**Modernizare drum local Uliță Tisa Mică, în comuna Aluniș, județul Prahova**” prezintă următoarele avantaje:

- cheltuielile inițiale de construcție sunt mai mici în acest scenariu al drumurilor și nivelul traficului pe aceste drumuri;
- capacitatea portantă și durabilitatea sunt asemănătoare.

2.2.3 Descrierea constructivă, funcțională și tehnologică, după caz.

Prin această documentație, dată fiind și configurația terenului, administrația locală își propune reabilitarea infrastructurii drumului: **Uliță Tisa Mică**

Conform constatărilor din teren se recomandă lucrări de **reabilitare și modernizare a infrastructurii drumului local menționat.**

Lungimea axului proiectat este de 128 m.

Suprafața totală afectată de lucrările de reabilitare este de 490 mp.

Baza de proiectare

- Elemente de trafic – traficul existent și de perspectivă este redus.
- Normativ PD 177-2001
- STAS 863-85

Sistem rutier proiectat

- 6 cm strat de uzură îmbrăcăminte BA 16 rul 50/70 (BAR16)
- 15 cm strat de bază din piatră spartă
- 20 cm fundație din balast

Alcătuirea sistemului rutier

Straturile din alcătuirea sistemului rutier s-au dimensionat conform Normativului pentru dimensionarea sistemelor rutiere suple și semirigide (metoda analitică) indicative PD 177-2001. Metoda constă în stabilirea comportării sistemului rutier în punctele critice la solicitarea osiei standard 115 kN și anume: calculul deformației specific de întindere la baza straturilor bituminoase, a tensiunii de întindere la baza stratului de agregate naturale și a deformației de compresiune la nivelul patului drumului și compararea cu valori admisibile.

Panta profilului transversal va fi sub formă unică, de 2,5%, pentru optimizarea scurgerii apelor pluviale.

2.3. Date tehnice ale investiției

a. Zona și amplasamentul:

Drumul este situat în comuna Aluniș, județul Prahova.

Din punct de vedere seismic, perimetrul comunei Aluniș este situat în zona seismic de calcul B, conform Normativului P100/1-2013.

Din punct de vedere geotehnic proiectul se încadrează în categoria geotehnică 2 – risc mediu.

Din punct de vedere al zonării după adâncimea maximă de îngheț, conform STAS 6054/77, arealul studiat se situează în zona 0,80 – 0,90m.

b. Statutul juridic al terenului care urmează să fie ocupat:

Terenul este situat în domeniul public al comunei Aluniș.

Terenul pe care se vor desfășura lucrările de **reabilitare și modernizare** a infrastructurii – are categoria de folosință : **drumuri publice**.

Construcțiile propuse se vor amplasa cu respectarea prevederilor Codului Civil, normelor sanitare și de protecția mediului.

c. Situația ocupărilor definitive de teren: suprafața totală, reprezentând terenuri din intravilan/extravilan:

Prin lucrarea de față se propune modernizarea sistemului rutier pe o suprafață totală de 448 mp, aceasta fiind situată în UAT Aluniș.

d. Studii de teren:

- **studiu topografic cuprinzând planul topografic cu amplasamentul reperelor, liste cu reperi în sistem de referință național;**

Studiul topografic a fost executat conform cerințelor în vigoare. Acesta a reprezentat baza pentru planul de situație proiectat și profilul longitudinal.

- **studiu geotehnic cuprinzând planul cu amplasamentul forajelor, fișele cu rezultatele determinărilor de laborator, analiza apei subterane, raportul geotehnic cu recomandările pentru fundarea sistemului rutier și consolidări;**

Se anexează la prezentul studiu de fezabilitate Studiul Geotehnic întocmit de S.C. PAZYGEO PROIECT S.R.L PLOIESTI., conform normativelor în vigoare.

- **alte studii de specialitate necesare, după caz;**

Nu este cazul.

e. Caracteristicile principale ale construcțiilor din cadrul obiectivului de investiții, specifice domeniului de activitate și variantele constructive de realizare a investiției, cu recomandarea variantei optime pentru aprobare;

Pe toată lungimea drumului **viteza de proiectare** s-a considerat de **25km/h**.

Profilul transversal a fost proiectat cu o **singură bandă de circulație**, corespunzător unui drum de **clasa tehnică V**.

Evacuarea apelor pluviale este asigurată prin pante transversale (cuprinse între 1% și 5%), și longitudinale adecvate, cât mai apropiate de linia terenului natural (pentru evitarea lucrărilor de terasamente neeconomice, cuprinse între 3% și 14%), cât și prin șanțurile proiectate.

Sistemul rutier este dimensionat pentru clasa de **trafic redus**.

S-a urmărit și amenajarea corespunzătoare a intersecției cu drumul județean DJ 214, conform normativelor în vigoare.

Din punct de vedere tehnologic, **modernizarea sistemului rutier** va consta în:

e.1) Realizare sistem rutier

Sistem rutier proiectat :

- 6cm strat de uzură îmbrăcăminte BA 16 rul 50/70 (BAR16)
- 15cm strat de bază din piatră spartă
- 20cm fundație din balast

Mixturile asfaltice utilizate pentru stratul de uzură pot fi realizate integral din agregate de carieră sau din amestec de agregate de carieră și balastieră, în funcție de tipul mixturii asfaltice.

Înainte de așternerea mixturii, stratul support va fi bine curățat. Materialele neaderente, praful și orice poate afecta legătura între stratul suport și îmbrăcămintea rutieră bituminoasă va fi îndepărtat.

Compactarea și umiditatea va fi uniform pe toată suprafața stratului suport. Suprafața stratului suport va fi uscată. La executarea îmbrăcămintilor bituminoase se vor amorsa stratul support și rosturile de lucru cu o emulsie cationică cu rupere rapidă.

e.2) Realizare lucrări de colectare și evacuare a apelor pluviale

Apele pluviale vor fi dirijate prin intermediul pantelor longitudinale și transversale proiectate, al șanțurilor și podețelor atât proiectate cât și existente.

e.3) Realizare lucrări accesorii

Lucrările accesorii constau în montarea indicatoarelor, care vor avea scopul de a asigura desfășurarea circulației în condiții de siguranță, precum și a unui zid de sprijin din beton armat pe o lungime de 27,00 m. cu o înălțime a elevației cuprinsă între 0,40m. și 1,20 m. și o adâncime de fundare de 4,20 m. (conform expertiza și studiu geotehnic)

În plan, axul proiectat păstrează traseul existent, adaptat la soluțiile tehnice minime aplicabile în domeniu și respectând limitele de proprietate.

În profil longitudinal, linia roșie se va ridica peste terenul natural cu maxim 10cm, respectiv grosimea sistemului rutier proiectat. În acest mod se respectă recomandările din Studiul Geotehnic și Expertiza Tehnică.

În profil transversal, drumul va avea o singură bandă de circulație, cu pantă unică, respectiv două două pante acolo unde este cazul, conform "Profil transversal tip".

Detalierea soluției tehnice prevăzute se va realiza la fazele următoare de proiectare.

La baza întocmirii Studiului de Fezabilitate au stat reglementările naționale în vigoare, precum și legislația și standardele naționale armonizate cu legislația Uniunii Europene privind utilizarea materialelor agrementate conform HG 766/1997 și a Legii 10/1995 privind calitatea în construcții, cât și reglementări de mediu, naționale și internaționale, coroborate cu directivele Uniunii Europene.

La baza întocmirii Studiului de Fezabilitate, ca **bază de prețuri** pentru **EVALUAREA LUCRĂRILOR** au stat programele de calcul (cu baza de date actualizată a prețurilor), precum și prețurile practicate în zonă pentru materialele (nisip, balast, piatră spartă, bitum) și distanțele de transport reale.

f. Situația existentă a utilităților și analiza de consum

- **necesarul de utilități pentru varianta propusă promovării;**

Nu este cazul.

- **soluții tehnice de asigurare cu utilități;**

Nu este cazul.

g. Concluziile evaluării impactului asupra mediului

Prin lucrările de modernizare propuse, efectele asupra mediului vor fi de ordin pozitiv, prin reducerea cantităților de praf din atmosferă, a celor de carburanți utilizați pentru asigurarea deplasării autovehiculelor pe acest drum și implicit a nivelului de emisii de noxe în atmosferă.

2.4. Durata de realizare și etapele principale; graficul de realizare a investiției

- Execuție “**Modernizare drum local Ulița Tisa Mica în, comuna Aluniș, jud. Prahova**”

- **3 luni**

3. COSTURILE ESTIMATIVE ALE INVESTIȚIEI

Valoarea totală cu detalierea pe structura devizului general:

La baza întocmirii Studiului de Fezabilitate, ca **bază de prețuri** pentru **EVALUAREA LUCRĂRILOR** au stat programele de calcul (cu baza de date actualizată a prețurilor), precum și prețurile practicate în zonă pentru materialele (nisip, balast, piatră spartă, bitum) și distanțele de transport reale.

Evaluarea lucrărilor s-a făcut pe baza indicilor specifici și a cursului Euro/Leu (**1 EUR = 4,6531 lei**).

- **Denumirea obiectului de investiție:** “ **Modernizare drum local Ulița Tisa Mica, în comuna Aluniș, jud. Prahova** “

- **Amplasament:** **Comuna Aluniș, județul Prahova**

DEVIZUL GENERAL AL INVESTIȚIEI

a) Valoarea totală (inclusiv valori neeligibile)

• fara TVA	237.505 lei	51.043 euro
• cu TVA	281.695 lei	60.540 euro

Din care C+M

• fara TVA	197.852 lei	42.521 euro
• cu TVA	235.444 lei	50.600 euro

b) Detalierea pe structura de deviz:

		Valoare (fara TVA)		TVA	Valoare (incl. TVA)
		(lei)	(euro)	(lei)	(lei)
Cap.1	Cheltuieli pentru obtinerea si amenajarea terenului	0.00	0.00	0.00	0.00
Cap.2	Cheltuieli pentru asigurarea utilitatilor necesare obiectivului	0.00	0.00	0.00	0.00
Cap.3	Cheltuieli pentru proiectare si asistenta tehnica	14.736	3.167	2.800	17.536
Cap.4	Cheltuieli pentru investitia de baza	193.026	41.484	36.675	229.701
Cap.5	Alte cheltuieli(consultanta si dirigentie santier)	29.743	6.392	4.715	34.458
Cap.6	Cheltuieli pentru probe tehnologice si teste si predare la beneficiar	0.00	0.00	0.00	0.00

4. ANALIZA COST- BENEFICIU

1. Identificarea investiției și definirea obiectivelor, inclusive specificarea perioadei de referință.

Drumul aflat în studio prezintă un sistem rutier în stare avansată de degradare, devenind greu practicabil în anumite perioade ale anului, fapt ce a determinat necesitatea elaborării acestui proiect pentru investiția: “ **Modernizare drum local Ulița Tisa Mica, în comuna Aluniș, jud. Prahova** “.

Proiectul susține **obiectivul local** de îmbunătățire a condițiilor de trai prin realizarea unor lucrări de mică infrastructură în comuna Aluniș, județul Prahova, corespunzător cerințelor de perspectivă.

2. Analiza opțiunilor

1. Scenariul cu referire la **varianta 0 (zero)** de investiții, care nu răspunde cerințelor legislative privind condițiile de circulație rutieră în siguranță și accesul locuitorilor în bune condiții indiferent de anotimp sau starea vremii.

2. Scenariul **mediu**:nu este cazul

5. SURSE DE FINANȚARE A INVESTIȚIEI

Sursele de finanțare ale investiției se vor constitui în conformitate cu legislația în vigoare.

Inițiatorul proiectului, **Primăria Aluniș, jud. Prahova** este entitatea care va găsi sursele de finanțare necesare derulării proiectului.

6. ESTIMĂRI PRIVIND FORȚA DE MUNCĂ OCUPATĂ PRIN REALIZAREA INVESTIȚIEI

1. Număr de locuri de muncă create în faza de execuție :

Nu se vor crea locuri de muncă în faza de execuție.

2. Număr de locuri de muncă create în faza de operare :

Nu se vor crea locuri de muncă în faza de operare.

7. PRINCIPALII INDICATORI TEHNICO-ECONOMICI AI INVESTIȚIEI

1. Valoarea totală (INV), inclusive TVA (mii lei) – pentru investiția : “ Modernizare drum local Ulița Tisa Mica, în comuna Aluniș, jud. Prahova “

Valoare euro : **1 euro = 4.6531 lei**

Valoarea totală (inclusiv valori neeligibile)

- | | | |
|------------|-------------|-------------|
| • fara TVA | 237.505 lei | 51.043 euro |
| • cu TVA | 281.695 lei | 60.540 euro |

Din care C+M

- | | | |
|------------|-------------|-------------|
| • fara TVA | 197.852 lei | 42.521 euro |
| • cu TVA | 235.444 lei | 50.600 euro |

2. Eșalonarea investiției (INV/ C+M), inclusiv TVA:

- Anul 1: **281.695/235.444 lei; 60.540/50.600 euro**

3. Durata de realizare a investiției (în luni) – **3 luni**

4. Capacități (în unități fizice și valorice):

- Suprafața proiectată = 518 mp
- Lungime ax proiectat = 128 m
- Suprafață asfaltată = 448 mp
- Lungime șanț betonat = 87,00 m
- Podețe (rigole carosabile) accesate la proprietati, L=32,00m,
- Zid de sprijin cu L=27,00m. h elevatie=0,40-1,20m.si h fundatie 4,20m.

INVESTIȚIE SPECIFICĂ (fără TVA) – isp (total) respectiv isp (C+M)

2.1. • raportată la suprafață: **isp (total) = I/S 458,504 lei/mp 98,539 euro/mp**

2.2. • raportată la suprafață: **isp (C+M) = (C+M)/S 381,954 lei/mp 82,087 euro/mp**

La evaluare s-au avut în vedere prețurile practicate în jud. Prahova, la data întocmirii studiului de fezabilitate, precum și prețurile din softul **WINDOCDEVIZ**, soft care actualizează **prețurile** la servicii, lucrări sau alte bunuri în mod permanent.

8. AVIZE ȘI ACORDURI DE PRINCIPIU

- Avizul beneficiarului de investiție privind necesitatea și oportunitatea investiției
- Certificatul de Urbanism
- Avize de principiu
- Acordul de mediu

Întocmit,

Ing. Stefan Roman