


S.C. DINENG DEV S.R.L.
 Ploiesti, strada Nicopole, nr. 44C
 tel: 0761616063
 mail: andrei.dinescu@ymail.com

**DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII IN ZONA MARGINALIZATA I
 (STRADA POIENILOR SI CALEA UNIRII), ORAS BOLDESTI-SCAENI**
 Beneficiar: UAT Oras Boldesti-Scaeni, Judetul Prahova
 Faza de proiectare: DTAC

LISTA SEMNATURI PROIECTANTI

NR. CRT	SPECIFICATIE	FUNCTIE/NUME	SEMNATURA
1	PROIECTANT GENERAL	S.C. DINENG DEV S.R.L.	
2	SEF PROIECT	Ing. Andrei DINESCU	
3	SEF PROIECT SPECIALITATE CAI FERATE, DRUMURI SI PODURI	Ing. Dragos GAIU	

BORDEROU

NR. CRT	DOCUMENT	COD	SCARA
1	MEMORIU TEHNIC	N/A	N/A
2	PLAN DE INCADRARE IN ZONA	PI-01	1:25000
3	PLANURI DE SITUATIE	PS-01...PS-08	1:500
4	PROFILE TRANSVERSALE TIP	PTT-01, PTT-02	1:50

CUPRINS

1. DATE GENERALE	2
1.1 DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTITII	2
1.2 ORDONATOR PRINCIPAL DE CREDITE	2
1.3 ORDONATOR SECUNDAR DE CREDITE	2
1.4 BENEFICIARUL INVESTITIEI	2
1.5 ELABORATORUL DOCUMENTATIEI	2
2. SITUATIA EXISTENTA SI NECESITATEA REALIZarii LUCRARILOR DE INTERVENTII	2
2.1 PREZENTAREA CONTEXTULUI: POLITICI, STRATEGII, LEGISLATIE, ACORDURI RELEVANTE, STRUCTURI INSTUTIONALE SI FINANCIARE	2
2.2 ANALIZA SITUATIEI EXISTENTE SI IDENTIFICAREA NECESITATILOR SI DEFICIENTELOR	3
2.3 OBIECTIVE PRECONIZATE A FI ATINSE PRIN REALIZAREA INVESTITIEI	5
3. DESCRIEREA CONSTRUCTIEI EXISTENTE	7
3.1 PARTICULARITATI ALE AMPLASAMENTULUI	7
3.1.1 descrierea amplasamentului	7
3.1.2 relatiile cu zone invecinate, accesuri existente si/sau cai de acces posibile	8
3.1.3 date seismice si climatice	8
3.1.4 studii de teren	11
3.1.5 situatia utilitatilor tehnico-edilitare existente	11
3.1.6 analiza vulnerabilitatilor cauzate de factori de risc, antropici si naturali, inclusiv de schimbari climatice ce pot afecta investitia	12
3.1.7 informatii privind posibile interferente cu monumente istorice/de arhitectura sau situri arheologice pe amplasament sau in zona imediat invecinata; existenta conditionarilor specifice in cazul existentei unor zone protejate	12
3.2 REGIMUL JURIDIC	12
3.2.1 natura proprietatii sau titlul asupra constructiei existente	12
3.2.2 destinatia constructiei existente	12
3.2.3 includerea constructiei existente in listele monumentelor istorice, situri arheologice, arii naturale protejate, precum si zonele de protectie ale acestora si in zone construite protejate, dupa caz	12
3.2.4 informatii/obligatii/constrangeri extrase din documentatiile de urbanism (dupa caz)	12
3.3 CARACTERISTICE TEHNICE SI PARAMETRI SPECIFICI	12
3.3.1 categoria si clasa de importanta	12
3.3.2 valoarea de inventar a constructiei	13
3.3.3 alti parametri (in functie de specificul si natura constructiei existente)	13
4. IDENTIFICAREA OPTIUNILOR TEHNICO-ECONOMICE SI ANALIZA DETALIATA A ACESTORA	13
4.1 SOLUTIA TEHNICA, DIN PUNCT DE VEDERE TEHNOLOGIC, CONSTRUCTIV, TEHNIC SI ECONOMIC	13
4.1.1 descrierea principalelor lucrari de interventie	13
4.1.2 descrierea altor categorii de lucrari incluse in solutia tehnica de interventie	14
4.1.3 Analiza vulnerabilitatilor cauzate de factori de risc, antropici si naturali, inclusiv de schimbari climatice ce pot afecta investitia	14
4.1.4 informatii privind posibile interferente cu monumente istorice/de arhitectura sau situri arheologice pe amplasament sau in zona imediat invecinata; existenta conditionarilor specifice in cazul existentei unor zone protejate	14
4.1.5 caracteristicile tehnice si parametrii specifici investitiei rezultate in urma realizarii lucrarilor de interventie	14
4.2 DURATA DE REALIZARE SI ETAPELE PRINCIPALE CORELATE CU DATELE PREVAZUTE IN GRAFICUL ORIENTATIV DE REALIZARE A INVESTITIEI, DETALIAT PE ETAPE PRINCIPALE	17

MEMORIU TEHNIC

1. DATE GENERALE

1.1 DENUMIREA OBIECTIVULUI DE INVESTITII

" DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII IN ZONA MARGINALIZATA I (STRADA POIENILOR SI CALEA UNIRII), ORAS BOLDESTI-SCAENI"

1.2 ORDONATOR PRINCIPAL DE CREDITE

Unitatea Administrativ Teritoriala a Orasului Boldesti-Scaeni
Calea Unirii, nr. 67, Boldesti-Scaeni, 105300, Prahova
Tel: +40 244 211 287
Fax: +40 244 211 287
E-mail: pbs@optinet.ro

1.3 ORDONATOR SECUNDAR DE CREDITE

Nu este cazul.

1.4 BENEFICIARUL INVESTITIEI

Unitatea Administrativ Teritoriala a Orasului Boldesti-Scaeni
Calea Unirii, nr. 67, Boldesti-Scaeni, 105300, Prahova
Tel: +40 244 211 287
Fax: +40 244 211 287
E-mail: pbs@optinet.ro

1.5 ELABORATORUL DOCUMENTATIEI

S.C. DINENG DEV S.R.L cu sediul in Ploiesti, Str.Nicopole nr. 44C, Tel:+40.761.616.063, Email:
andrei.dinescu@gmail.com, inregistrata la Registrul Comertului sub nr. J29/1493/2010, CUI RO27752170;

2. SITUATIA EXISTENTA SI NECESITATEA REALIZARII LUCRARILOR DE INTERVENTII

2.1 PREZENTAREA CONTEXTULUI: POLITICI, STRATEGII, LEGISLATIE, ACORDURI RELEVANTE, STRUCTURI INSTUTIONALE SI FINANCIARE

Investitia propusa se incadreaza in categoria lucrarilor de drumuri, trotuare, alei, piste de biciclete si sisteme de colectare si evacuare a apelor pluviale, prin specificul investitiei care solcita construirea de trotuare pietonale si piste pentru biciclete, dar si amenajarea unei rigole carosabile care sa preia apele pluviale.

Prin natura interventiei si avand in vedere ca aceasta se desfasoara in imediata vecinatate a partii carosabile se va realiza si modernizarea si amenajarea partii carosabile, prin refacerea acesteia pe o latime cuprinsa intre 50-75 cm, atat pe partea stanga, cat si pe partea dreapta.

Prin prisma investitiei Primaria Orasului Boldesti-Scaeni doreste dezvoltarea zonei marginalizate din nordul orasului, pe strada Poienilor si Calea Unirii.

In ultimii ani au fost realizate interventii sustinute de modernizare a zonei, prin introducerea sistemului integrat de canalizare menajera, iar prin implementarea acestui obiectiv de investitie, Primaria doreste continuarea drumului dezvoltarii acestei parti a orasului.

Se va respecta legislatia in vigoare:

- Legea nr. 10/1995 privind calitatea in constructii, (*republicată*), cu modificarile si completarile ulterioare;
- Legea 500/2002 - privind finantele publice, actualizată, cu modificarile si completarile ulterioare;
- Lege nr. 50 din 29 iulie 1991 privind autorizarea executarii lucrarilor de constructii (*republicată*), actualizată cu modificările și completările ulterioare;
- Lege nr. 137 din 29 decembrie 1995 Legea protectiei mediului (*republicată*), actualizată cu modificările și completările ulterioare;
- HG 592/1993 pentru aprobarea Regulamentului privind procedurile de organizare a licitatiilor, prezentarea ofertelor și adjudecarea investitiilor publice , (*republicată*)
- HG nr. 907/2016 etapele de elaborare si continutul-cadru al documentatiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investitii finantate din fonduri publice, actualizată, cu modificările și completările ulterioare;
- HG 925/2006 pentru aprobarea Regulamentului de verificare și expertizare tehnică de calitate a proiectelor, a execuției lucrărilor și a construcțiilor , (*republicată*)
- Normativul P100/2013 Cod de proiectare seismic
- Normativul cu indicativul NP 074-2014 privind documentatiile geotehnice pentru constructii
- Legea nr 372/13.12.2005- privind performanta energetica a cladirilor, (*republicată*), actualizată, cu modificările și completările ulterioare;
- Ordinul nr. 157/2007 pentru aprobarea reglementării tehnice Metodologie de calcul al performanței energetice a clădirilor actualizată, cu modificările și completările ulterioare;
- HG 525/1996 - pentru aprobarea Regulamentului general de urbanism, (*republicată*)
- Legea 197/2016 privind aprobarea Ordonantei de urgenta a Guvernului nr. 22/2014 pentru modificarea si completarea Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executarii lucrarilor de constructii (publicata in M. oficial nr. 874 din 01 noiembrie 2016);
- Ordin nr. 119/2014 pentru aprobarea Normelor de igiena si sanatate publica privind mediul de viata al populatiei, (*actualizat*);
- NP 051/2012 – Normativ privind adaptarea cladirilor civile si spatiului urban aferent la nevoile individuale ale persoanelor cu handicap , revizuire NP 051/2001;

2.2 ANALIZA SITUATIEI EXISTENTE SI IDENTIFICAREA NECESITATILOR SI DEFICIENTELOR

Boldești-Scăeni este un oraș în județul Prahova, Muntenia, România, format din localitățile componente Boldești-Scăeni (reședința) și Seciu. Are o populație de 11.491 de locuitori.

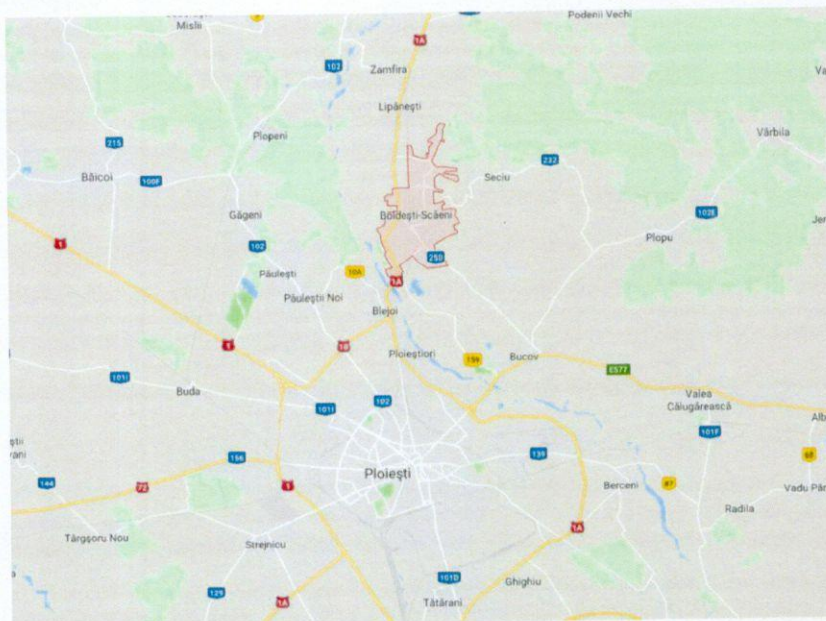


Figura 1: Hartă amplasament – oraș Boldești-Scaeni

Traseul studiat se afla in intravilanul orasului Boldesti-Scaeni, pe Calea Unirii si strada Poienilor, in nordul orasului Boldesti-Scaeni.



Figura 2: Amplasarea strazilor supuse modernizarii in intravilanul orasului Boldesti-Scaeni

Conform cartilor funciare, Calea Unirii si strada Poienilor se afla in proprietatea UAT Oras Boldesti-Scaeni.

In prezent, pe strazile studiate, nu exista infrastructura necesara desfasurarii traficului generat de biciclete sau pietoni in conditii optime. Pietonii, dar si biciclistii sunt fortati din cauza lipsei unei infrastructuri adecvate sa circule pe partea carosabila, ori pe marginea drumului, siguranta acestora fiind deseori pusa in pericol.

In afara de lipsa infrastructurii necesare, o serie de alti factori au influente negative asupra sigurantei circulatiei. Dintre acestia enumeram:

- lipsa marcajului orizontal pentru traficul pietonal;
- lipsa/insuficienta indicatoarelor de semnalizare rutiera pentru traficul pietonal.

Pentru sporirea sigurantei si confortului participantilor la trafic, dar si pentru imbunatatirea calitatii vietii locuitorilor orasului Boldesti-Scaeni este necesara amenajarea unei infrastructuri corespunzatoare conform normelor in vigoare.

Deoarece infrastructura rutiera este subdimensionata pentru traficul din prezent si pietonii si biciclistii se deplaseaza cu greu in oras, fiind nevoiti sa circule pe marginea partii carosabile punand astfel in pericol atat viata acestora cat si a persoanelor aflate in autoturismele angrenate in circulatie. Pentru a imbunatati acest lucru este nevoie de executia unor trotuare si a unor piste pentru biciclete care sa permita participantilor la trafic sa circule in siguranta prin oras.

Calea Unirii prezinta un profil transversal alcatuit din parte carosabila cu o latime cuprinsa intre 5.30 – 6.00 ml, incadrata de acostamente pe ambele parti si de un sant betonat pe partea dreapta.

Strada Poienilor prezinta un profil transversal alcatuit din parte carosabila, cu o latime cuprinsa intre 3.50-4.00 ml, acostamente pe ambele parti, si santuri betonate.

In amplasament au fost identificate retele de canalizare, electricitate, alimentare cu apa si gaze.

2.3 OBIECTIVE PRECONIZATE A FI ATINSE PRIN REALIZAREA INVESTITIEI

Viziunea de dezvoltare a orasului Boldesti-Scaeni prezentata in STRATEGIA DE DEZVOLTARE DURABILA A ORASULUI BOLDESTI-SCAENI 2015 - 2020 urmareste transformarea orasului intr-un loc in care vor fi valorificate "resursele locale pentru a se constitui intr-un mediu de viata sanatos, echilibrat, care va oferi posibilitati pentru o viata mai buna tuturor cetatenilor sai."

Investitia "**DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII IN ZONA MARGINALIZATA I (STRADA POENILOR SI CALEA UNIRII), ORAS BOLDESTI-SCAENI**" creaza premisele pentru a raspunde viziunii mentionate, dar si obiectivului strategic al orasului, respectiv "Utilizarea eficienta a tuturor resurselor fizice si umane, pentru realizarea unei dezvoltari economice si sociale durabile, care sa duca pe termen lung la cresterea standardului de viata al populatiei."

Obiectivul general al proiectului vizeaza **imbunatatirea spatiilor publice urbane din oras prin construirea de trotuare si piste de biciclete** care sa faciliteze un acces ecologic si facil catre destinatii in care se desfasoara activitati esentiale pentru toate categoriile de utilizatori.

Obiectivele specifice ale proiectului

- imbunatatirea calitatii vietii locuitorilor orasului Boldesti-Scaeni din punct de vedere social, economic, al conditiilor de locuire si al calitatii mediului urban in care traiesc. Dezvoltarea infrastructurii pentru traficul pietonal si cel pentru biciclete va sprijini in continuare desfasurarea activitatilor economice in Orasul Boldesti-Scaeni, in conditii de dezvoltare durabila prin prisma accesului facil al locuitorilor catre punctele de interes economic ale orasului;
 - cresterea gradului de siguranta a cetatenilor din orasul Boldesti-Scaeni - construirea de trotuare si piste de biciclete va permite reducerea numarului de victime provenite din accidentele rutiere, cu precadere din randul participantilor la trafic vulnerabili, prin mutarea traficului pietonal de pe partea carosabila/acostamentul drumurilor pe trotuarele pietonale nou amenajate;
 - reducerea poluarii din orasul Boldesti-Scaeni prin promovarea unui transport ecologic (transportul prin intermediul bicicletelor) si incurajarea participantilor la trafic de a alege acest mijloc de transport.
- Prin construirea trotuarelor si a pistelor pentru biciclete se vor aduce avantaje atât din punct de vedere al

protecției mediului cât și economice. Aceste avantaje se vor concretiza în:

- Circulația în condiții sporite de confort și siguranță și cu viteză sporită pentru autovehicule și pentru biciclete;
- Reducerea timpului de deplasare a locuitorilor către zonele de interes;
- Reducerea cheltuielilor cu consumul de combustibili;
- Reducerea noxelor poluante și a prafului;
- Reducerea timpului de intervenție a pompierilor, poliției, salvării, etc având ca efecte salvarea de vieți omenești și bunuri;
- Îmbunătățirea elementelor geometrice ale căii de rulare;
- Realizarea unui profil transversal cu elemente geometrice care să se încadreze în prevederile legale în funcție de nivelul traficului;
- Desfasurarea unui trafic rutier în condiții de siguranță, prin eliberarea marginilor drumurilor de pietoni și bicicliști, lucru ce duce la creșterea vizibilității;
- Creșterea siguranței pentru pietonii care circulă în zona prin construirea trotuarelor;
- Creșterea siguranței pentru bicicliști prin construirea de piste pentru biciclete;
- Creșterea siguranței pentru pietoni și bicicliști și inclusiv pentru persoanele cu dizabilități, prin amenajarea unei semnalizări rutiere verticale și orizontale corespunzătoare: indicatoare noi pentru trecerile de pietoni și marcaje corespunzătoare, indicatoare noi pentru circulația bicicletelor, marcaje tactile pentru persoanele cu dizabilități și coborârea bordurilor pentru accesul acestora pe trecerile de pietoni sau la proprietăți;
- Acces ușor și sigur pentru școlari;
- Îmbunătățirea aspectului fizic al localității.
- a) Beneficii economice:
 - economie de carburant;
 - reducerea costurilor cu repararea autovehiculelor;
 - creșterea valorii terenurilor din zonă.
- b) Beneficii sociale:
 - economie de timp pentru transportul persoanelor și bunurilor;
 - creșterea mobilității populației;
 - accesul rapid al mijloacelor de intervenție pentru situații excepționale salvare, poliție, ISU (Inspectoratul pentru Situații de Urgență);
 - accesul la mijloacele de transport în comun.
- c) Beneficii de mediu:
 - **reducerea emisiilor** de noxe (amenajarea de trotuare și piste de biciclete încurajează folosirea cât mai puțin a autovehiculelor, în special în nevoia deplasărilor pe distanțe scurte, presupunând un consum mai mic de combustibil și implicit reducerea cantității de monoxid de azot, dioxid de sulf, plumb, pulberi, poluanți organici persistenți și cadmiu cu aproximativ 23%, conform specificațiilor tehnice preluate de la producătorii de autovehicule, precum și conținutului de substanțe poluante pe litru de combustibil conform Ordinului nr. 578 din 6 iunie 2006 pentru aprobarea Metodologiei de calcul al contribuțiilor și taxelor datorate la Fondul pentru mediu (sursa: *Ministerul Mediului și Dezvoltării Durabile - Administrația Fondului Pentru Mediu*)
 - **reducerea poluării prin limitarea cantității de praf ridicat în atmosferă** la trecerea mașinilor. O problemă este praful care se ridică pe zonele neamenajate corespunzător. Traficul de pe aceste drumuri contribuie în mod considerabil la mărirea concentrațiilor de particule de diferite dimensiuni în aer. Aceste particule suspendate conțin mult plumb, benzo- α -pirină și posibil alți compuși cancerigeni emiși de mijloacele de transport care circulă mai ales prin localitățile urbane. Potrivit unui studiu efectuat anul trecut de specialiștii de la **Agencia pentru Protecția Mediului (APM)** privind calitatea

aerului, fiecărui locuitor din mediul urban sau rural care locuiește sau circulă în apropierea drumurilor neamenajate corespunzător îi revin. anual. 18.6 grame de praf.

3. DESCRIEREA CONSTRUCTIEI EXISTENTE

3.1 PARTICULARITATI ALE AMPLASAMENTULUI

Boldești-Scăeni este un oraș în județul Prahova, Muntenia, România, format din localitățile componente Boldești-Scăeni (reședința) și Seciu. Are o populație de 11.491 de locuitori.

Orașul se află pe malul stâng al râului Teleajen, care formează limita sa vestică cu Păulești, principalele zone locuite ocupând terasele acestui râu. Înspre est, din câmpia piemontană a Ploieștiului, prelungită pe valea Teleajenului, se ridică anticlinalul Boldești, care formează două dealuri principale, Bucovelul și Seciu, pe ultimul dintre ele aflându-se localitatea cu același nume, aparținătoare orașului. Cel mai înalt punct al orașului este vârful dealului Hârșă, cu 408 m altitudine, un alt punct înalt, apropiat de centrul orașului, fiind aflat în apropierea cramei Seciu, la 406 m. Dealul Seciu este parțial cultivat cu viță-de-vie și livezi de pruni, restul fiind acoperit cu păduri de foioase. Versantul sudic al dealului, împreună cu terasa Teleajenului din zona respectivă și cu dealul Scăeni (o prelungire spre sud a dealului Seciu) sunt o zonă de extracție a petrolului. Principala cale de comunicație ce străbate orașul este șoseaua națională DN1A, care trece prin cartierul Scăeni și foarte puțin prin sud-vestul Boldeștiului, și leagă Ploieștiul de Brașov prin Vălenii de Munte. Din DN1A, se ramifică la Boldești-Scăeni trei drumuri județene: DJ236 și DJ250 duc către Bucov, spre DN1B, unul prin parcul Constantin Stere și altul pe lângă satul Pleașa. Al treilea drum județean, DJ232, duce către Plopu prin localitatea Seciu. Pe lângă DN1A, trece și calea ferată Ploiești Sud-Măneciu, pe care orașul este deservit de gara Scăeni și halta Boldești.



Figura 3: Pozitionarea orasului Boldesti-Scaeni in judetul Prahova

3.1.1 DESCRIEREA AMPLASAMENTULUI

Terenul unde se vor desfășura lucrările este situat în intravilanul orașului Boldesti-Scaeni, proprietatea publică a orașului Boldesti-Scaeni, conform H.C.L. nr.32/27.02.2018 privind modificarea și completarea Inventarului bunurilor care alcatuiesc domeniul public al orașului.

Traseul studiat se află în intravilanul orașului Boldesti-Scaeni, pe Calea Unirii și strada Poienilor și se întinde pe o lungime de 686 ml, respectiv 680 ml, cumulând o lungime a intervențiilor de 1.366

ml (1,366 km).

In conformitate cu ridicarile topografice si tema de proiectare, se propune realizarea unui trotuar pe partea dreapta a strazii Calea Unirii si a unei piste pentru biciclete pe partea stanga, iar pe strada Poienilor trotuar pe partea stanga si pista de biciclete pe partea dreapta, pana la km 0+150, iar de la km 0+150 la km 0+680, trotuar pe partea dreapta si pista de biciclete pe partea stanga.

3.1.2 RELATIILE CU ZONE INVECINATE, ACCESURI EXISTENTE SI/SAU CAI DE ACCES POSIBILE

Oraşul Boldeşti-Scăeni este situat în centrul judeţului Prahova, la aproximativ 12km nord de reşedinţa judeţului, Ploieşti. Principala cale de comunicaţie ce străbate oraşul este şoseaua naţională DN1A, care trece prin cartierul Scăeni şi foarte puţin prin sud-vestul Boldeştiului, şi leagă Ploieştiul de Braşov prin Vălenii de Munte. Din DN1A, se ramifică la Boldeşti-Scăeni trei drumuri judeţene: DJ236 şi DJ250 duc către Bucov, spre DN1B, unul prin parcul Constantin Stere şi altul pe lângă satul Pleaşa. Al treilea drum judeţean, DJ232, duce către Plopu prin localitatea Seciu. Pe lângă DN1A, trece şi calea ferată Ploieşti Sud-Măneciu, pe care oraşul este deservit de gara Scăeni şi halta Boldeşti.

Oraşul Boldesti-Scaeni este marginit astfel:

➤ la Nord:	- Sipotu, Lipanesti
➤ la Est:	- Pleasa, Galmeia
➤ la Sud:	- Blejoi
➤ la Vest:	- drumul national DN1A, Raul Telejean

3.1.3 DATE SEISMICE SI CLIMATICE

Judeţul Prahova are un relief deosebit de variat, începând de la culmile Carpaţilor Meridionali (Munţii Bucegi) şi Orientali (grupa Carpaţilor Curburii - Munţii Baiului, Grohotiş şi Ciucaş) în nord, urmate de dealurile subcarpatice în centru, şi Câmpia Piemontană a Ploieştilor (parte a Câmpiei Române) în partea de sud. Munţii din nord pot fi trecuţi pe valea Prahovei către pasul Predeal de pe teritoriul judeţului vecin Braşov, sau prin Pasul Bratocea, pe Teleajen, ambele drumuri ducând către Braşov.

Marea majoritate a reţelei hidrografice a judeţului face parte din bazinul hidrografic al Ialomiţei, râu ce curge prin extremitatea sudică a judeţului, formând limita cu judeţul Ilfov. Principalele râuri care se varsă în Ialomiţa şi curg în judeţul Prahova sunt râul Prahova (cu afluentul său Teleajen şi micul său bazin hidrografic cuprinzând râuri ca Slănicul, Vărbilăul, Drajna) şi râul Cricovul Sărat. O mică parte din apele judeţului, aflate în nord-est (râurile Zeletin, Chiojdul) fac parte din bazinul hidrografic al Siretului, ele fiind drenate de râul Bâsca Chiojdului, afluent al Buzăului. Oraşul Boldesti-Scaeni este situat în centrul judeţului Prahova.

Conditii climatice

Clima perimetrului cercetat este temperat-continentală, având următorii parametri:

- temperatura medie anuală : +9,9⁰ C
- temperatura minimă absolută : -28,3⁰ C
- temperatura maximă absolută : +40,4⁰ C

Precipitaţiile medii anuale au valoarea de 687 mm şi reprezintă valoarea medie pe 10 ani. Repartiţia precipitaţiilor pe anotimpuri este:

- iarna 115,3mm
- primăvara 184,0mm
- vara 244,3mm

- toamna 143,4mm

Un alt factor important este intensitatea și direcția vânturilor. Direcția predominantă este N-E (16,6%) și S-V (16,2%), iar intensitatea medie are valoarea de 1,2 – 2,8m/s.

Conditii hidrogeologice si hidrografice

Perimetrul cercetat se încadrează din punct de vedere hidrologic ariei bazinului Teleajen. Arealul este atribuit subregiunii câmpiei piemontane din nordul Câmpiei Române.

Hidrogeologic, pot fi delimitate în zona superficială două complexe acvifere distincte, ambele aparținând depozitelor relativ noi, cuaternare.

Complexul inferior, al "Stratelor de Căndești", întâlnit la adâncimi mai mari de 80-100m și prezentând o grosime cuprinsă între 100m și 300m. El este cantonat în depozite în general grosiere, constituite din pietrișuri și nisipuri, între care se pot intercala argile nisipoase, argile prăfoase sau argile. Alimentarea este datorată precipitațiilor iar panta de curgere este de la nord-vest spre sud-est.

Complexul superior al conului de dejecție al Prahovei, cantonat în depozitele aluvionare constituite din bolovănișuri, pietrișuri, nisipuri și intercalații de argile nisipoase sau prafuri argiloase. Având grosimi de cca 80m în partea de nord, la contactul cu dealurile subcarpatice, acestea descresc la cca 20m în zona sudică, la contactul cu câmpia Română. Datorită stratificației încrucișate și prezenței argilelor, pot lua naștere mai multe strate acvifere, unele putând avea chiar caracter ascensional. Alimentarea acviferului se face prin infiltrații ale apelor din precipitații și din preluarea pierderilor din albia majoră a Prahovei și Teleajenului. Nivelul piezometric este în general liber, fiind întâlnit la adâncimi de 10-20m iar potențialul acviferului este ridicat, având debite de 5-10l/sec, cu denivelări de 1-9m.

Între cele două complexe acvifere se află un pachet compact de argile marnoase cenușii, compacte, impermeabile.

Conditii geomorfologice

Din punct de vedere geomorfologic, perimetrul construcției este situat în zonă plană, pe campul Targoviste-Ploiesti, ce face parte din marea unitate a Câmpiei Romane.

Local, arealul construcției nu este afectat de fenomene de eroziune sau alunecări de teren.

Conditii geologice

Teritoriul pe care este situata locatia face parte din marea unitate a Platformei Moesice. Depozitele ce apar in zona perimetrului apartin Cuaternarului, mai precis Holocenului superior.

Holocenul superior (qh2) este constituit din depozite aluvionare, ce prezinta in partea superioara nisipuri fine, argiloase (cu grosimi in jur de 2m) si spre baza pietrisuri cu stratificatie torentiala, cu lentile subtiri de nisipuri grosiere sau medii.

Grosimea acestor depozite aluvionare atinge în unele puncte 25-30m și dovedește o activitate de subsidență destul de intensă. Această subsidență explică străpungerea de la Tinosu și captarea Prahovei spre o luncă veche a râului Ialomița. Tot datorită acestei afundări se poate vorbi de existența în Holocenul superior a unor oscilații largi a Prahovei, Teleajenului și Cricovului Sărat care au determinat formarea unei subunități morfologice bine individualizate prin reunirea șesurilor aluvionare ale râurilor menționate.

În legătură cu compoziția petrografică a pietrișurilor din zona șesului aluvial, se constată predominarea elementelor originale din flișul cretacic inferior (Strate de Sinaia) la care se adaugă, spre zona de confluență a Teleajenului cu Prahova, numeroase fragmente provenite din lișul paleogen.

Conditii seismice

Conform Codului de proiectare seismica – prevederi de proiectare pentru clădiri, Indicativ P100/1-2013, hazardul seismic pentru proiectare este caracterizat de valoarea de vârf a accelerației orizontale ag determinată pentru intervalul mediu de recurență $IMR = 225$ ani (20% probabilitate de depășire în 50 ani), corespunzător stării limită ultime, valoare numită "accelerație pentru proiectare" iar condițiile locale de teren sunt date prin valoarea perioadei de control (colț) T_c a spectrului de răspuns și reprezintă granița dintre zona

(palierul) de valori maxime în spectrul de accelerații absolute și zona (palierul) de valori maxime în spectrul de viteze relative.

Din zonarea teritoriului României în termeni de perioada de control (colț) a spectrului de răspuns, $T_c = 1,6s$, iar după zonarea în termeni de valori de vârf ale accelerației terenului de proiectare $a_g = 0,40g$.

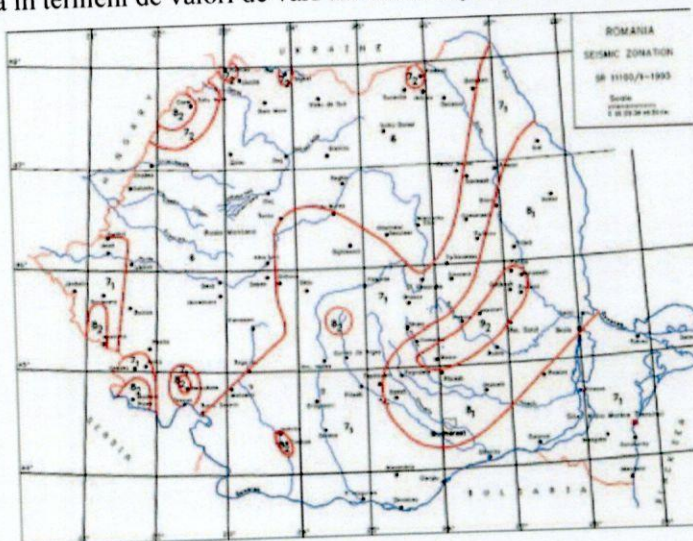


Fig. 2 - România - Seismic Zonation Map SR 11100/1-1993.

Figura 4: Zonarea macroseismică conform SR 11100-1/93

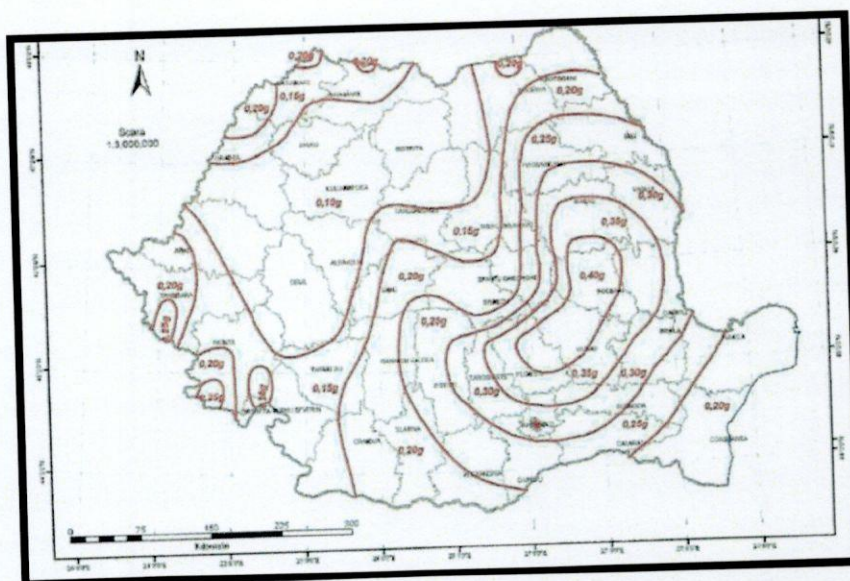


Figura 5: Zonarea valorilor de varf ale accelerației terenului pentru proiectare

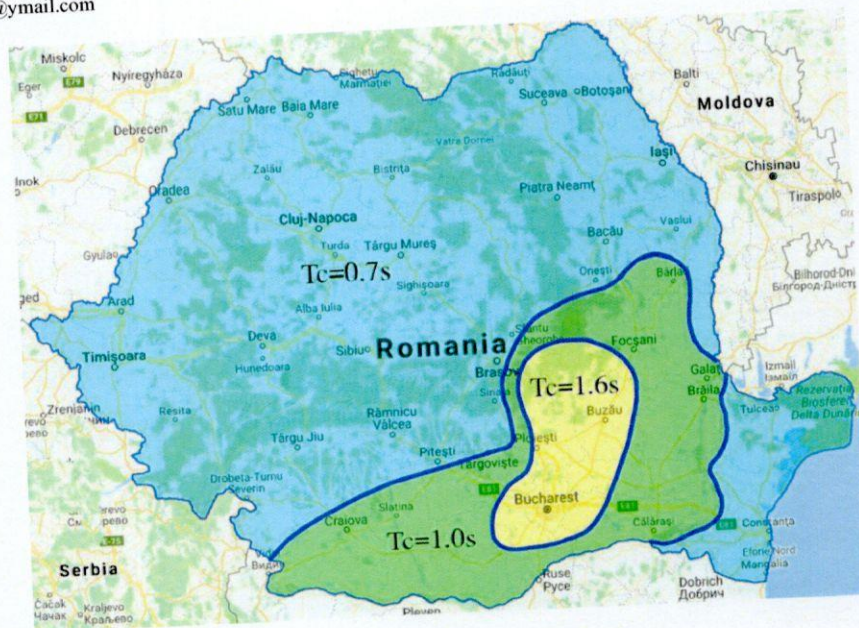


Figura 6: Perioada de colt $T_c=1,6$ sec

Adancimea de inghet

Conform STAS 6054-77, Zonarea după adâncimea de îngheț, perimetrul prezintă adâncimea de îngheț este de 80-90 cm.

3.1.4 STUDII DE TEREN

Studiu topografic

Pentru elaborarea prezentei documentatii s-au efectuat masuratori topografice de catre o societate de specialitate. Studiile topografice s-au executat utilizând echipamente moderne și programe adecvate lucrarilor de drumuri. Au fost realizate in sistem STEREO 70, plan de referinta Marea Neagra 1975, respectand normativele impuse de Oficiul National de Cadastru, Geodezie si Cartografie.

Punctele rețelei de sprijin au fost materializate in teren prin borne de beton conform SR 3446-1/96. Prin tema de proiectare, densitatea medie a profilurilor este de 25.0 m. Toate detaliile culese in teren au fost transpuse pe planuri de situatie scara 1:500 si profile longitudinale scara 1:100 / 1:1000.

Studiu geotehnic

Studiul geotehnic este anexat prezentei documentatii.

3.1.5 SITUATIA UTILITATILOR TEHNICO-EDILITARE EXISTENTE

Pentru zona în care este situat terenul în cauză, au fost identificate rețele existente, după cum urmează: rețea energie electrică, rețea canalizare, rețea alimentare cu apă, rețea gaze.

Lucrarile de modernizare și extindere a infrastructurii rutiere, de creare a infrastructurii pietonale și a pistelor de biciclete, precum și a modernizării sistemului de colectare și evacuare a apelor pluviale, prevăzute în cadrul obiectivului de investiție „DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII IN ZONA MARGINALIZATA I (STRADA POIENILOR SI CALEA UNIRII), ORAS BOLDESTI-SCAENI” nu necesita lucrari de relocare a stalpilor de energie electrica.

Cu toate acestea, în cazul caminelor de vizitare existente sau aflate în curs de execuție în amplasamentul lucrarilor și care vor fi afectate de infrastructura rutiera sau pietonala proiectata, acestea vor fi aduse la noua cota proiectata, fiind schimbate capacele existente ale acestora.

Pe lângă aceste lucrari de aducere la cota a caminelor, pot apărea însă, pe perioada execuției, lucrari de protejare a altor rețele subterane existente, ce nu au putut fi identificate în această fază de proiectare, din cauza lipsei unor planuri coordonatoare de rețele.

Totodată, în cazul caminelor de vizitare existente sau aflate în curs de execuție în amplasamentul

lucrarilor si care vor fi afectate de infrastructura rutiera sau pietonala proiectata, acestea vor fi aduse la noua cota proiectata, fiind schimbate capacele existente ale acestora.

3.1.6 ANALIZA VULNERABILITATILOR CAUZATE DE FACTORI DE RISC, ANTROPICI SI NATURALI, INCLUSIV DE SCHIMBARI CLIMATICE CE POT AFECTA INVESTITIA

Avand in vedere specificul lucrarilor din prezenta investitie si amplasamentul lucrarilor, factorii de risc antropici si naturali, inclusiv schimbarile climatice (inundatii, ingheturi), nu pot afecta aceste lucrari, cel putin din urmatoarele motive:

- Amplasamentul lucrarilor nu este in zona inundabila;
- Scurgerea apelor este asigurata prin pante transversale si longitudinale proiectate, fiind asigurata scurgerea gravitacionala a apelor, ce conduc apa catre dispozitivele de colectare si evacuare a apelor pluviale proiectate.

3.1.7 INFORMATII PRIVIND POSIBILE INTERFERENTE CU MONUMENTE ISTORICE/DE ARHITECTURA SAU SITURI ARHEOLOGICE PE AMPLASAMENT SAU IN ZONA IMEDIAT INVECINATA; EXISTENTA CONDITIILOR SPECIFICE IN CAZUL EXISTENTEI UNOR ZONE PROTEJATE

Nu este cazul.

3.2 REGIMUL JURIDIC

3.2.1 NATURA PROPRIETATII SAU TITLUL ASUPRA CONSTRUCTIEI EXISTENTE

Conform Certificat de Urbanism nr. 40 din 11.03.2020, terenul pe care se vor desfasura lucrarile, este situat in intravilanul orasului Boldesti-Scaeni, proprietatea orasului (fiind domeniul public), conform HCL nr. 32/27.02.2018, privind modificarea si completarea inventarului bunurilor care alcatuiesc domeniul public al orasului si a extrasului de carte funciara nr. 91223,91227/18.10.2018.

Terenul face parte din drumurile comunale DC 58A si DC 55B

3.2.2 DESTINATIA CONSTRUCTIEI EXISTENTE

Terenul pe care se vor desfasura lucrarile are categoria de folosinta drum.

Destinatia stabilita conform PUG-ului localitatii este zona cai de comunicatie.

Zona cai de comunicatie – subzona cai de comunicatie rutiere.

3.2.3 INCLUDEREA CONSTRUCTIEI EXISTENTE IN LISTELE MONUMENTELOR ISTORICE, SITURI ARHEOLOGICE, ARII NATURALE PROTEJATE, PRECUM SI ZONELE DE PROTECTIE ALE ACESTORA SI IN ZONE CONSTRUIE PROTEJATE, DUPA CAZ

Nu este cazul.

3.2.4 INFORMATII/OBLIGATII/CONSTRANGERI EXTRASE DIN DOCUMENTATIILE DE URBANISM (DUPA CAZ)

Nu este cazul.

3.3 CARACTERISTICE TEHNICE SI PARAMETRI SPECIFICI

3.3.1 CATEGORIA SI CLASA DE IMPORTANTA

Alegerea categoriei de importanta a constructiei s-a făcut în conformitate cu prevederile art. 22 Secțiunea 2 “Obligații și răspunderi ale proiectantului” din Legea nr. 10 din 18 ian. 1995, “Legea privind calitatea în construcții” și în baza “Metodologiei de stabilire a categoriei de importanta a construcțiilor” din “Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanță a construcțiilor” aprobat cu Ordinul MLPAT nr.

31/N din 2 oct. 1995.

Conform Ordinului M.L.P.A.T. nr. 31 din 30 octombrie 1995, in functie de punctajul calculat a rezultat ca aceasta lucrare se incadreaza in categoria de importanta, „C”.

Conform H.G. 766/10.12.1997 (Regulamentul privind stabilirea categoriei de importanta a constructiilor), categoria de importanta este C - lucrari de importanta normala.

Categoria de importanta a fost stabilita conform Regulamentului MLPAT, Ordin nr. 31/N din 2.10.1995 „Metodologie de stabilire a categoriei de importanta a constructiilor”

Factorii determinanti care au stat la baza stabilirii categoriei de importanta au fost:

1. Importanta vitala.
2. Importanta social-economico-culturala.
3. Implicarea economica.
4. Necesitatea luarii in considerare a duratei de utilizare (existenta).
5. Necesitatea adaptarii la conditiile locale de teren si de mediu.
6. Volumul de munca si de materiale necesare.

Pentru evaluarea fiecarui factor determinant s-au avut in vedere cate trei criterii asociate, a caror punctare s-a facut conform celor stipulate in metodologie. Evaluarea punctajului fiecarui factor determinant s-a facut pe baza formulei: $P(n) = k(n) \times \sum p(i) I n(i)$;
Rezultata o incadrare a constructiei in categoria de importanta normala- C

3.3.2 VALOAREA DE INVENTAR A CONSTRUCTIEI

Nr. Crt	Numar pozitie din inventar/Codul de clasificare	Denumire strada	Valoarea de inventar cf HCL
1		Calea Unirii	
2		Strada Poienilor	

3.3.3 ALTI PARAMETRI (IN FUNCTIE DE SPECIFICUL SI NATURA CONSTRUCTIEI EXISTENTE)

Nu este cazul.

4. IDENTIFICAREA OPTIUNILOR TEHNICO-ECONOMICE SI ANALIZA DETALIATA A ACESTORA

4.1 SOLUTIA TEHNICA, DIN PUNCT DE VEDERE TEHNOLOGIC, CONSTRUCTIV, TEHNIC SI ECONOMIC

4.1.1 DESCRIEREA PRINCIPALELOR LUCRARI DE INTERVENTIE

In cadrul obiectivului de investitie „DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII IN ZONA MARGINALIZATA I (STRADA POIENILOR SI CALEA UNIRII), ORAS BOLDESTI-SCAENI” se vor realiza urmatoarele tipuri de interventii:

- Curatarea terenului de arbusti, crengi, plante, buruieni si gunoai;
- Demolarea elementelor de colectare si evacuare a apelor pluviale existente si a altor elemente din beton ce se afla pe amplasamentul noilor lucrari;
- Taiere marginilor partii carosabile pentru realizarea casetelor;
- Frezarea straturilor asfaltice pentru racordarea noii imbracaminti asfaltice la cea existenta;

- Realizarea sapaturilor mecanizate pentru atingerea cotelor proiectate si racordarea la lucrarile existente;
- Modernizarea strazilor existente prin largirea partii carosabile in casete;
- Extinderea strazilor existente prin realizarea unei structuri rutiere noi care sa satisfaca traficul de perspectiva;
- Realizarea infrastructurii pietonale pe partea dreapta a strazilor;
- Realizarea infrastructurii destinata bicicletelor pe partea stanga a strazilor;
- Amenajarea unei rigole carosabile pe partea dreapta a partii carosabile, amplasata intre aceasta si trotuarul nou amenajat;
- Amenajarea spatiilor verzi, pe ambele parti ale drumurilor, in spatele trotuarelor, respectiv pistelor de biciclete, cu rol de inglobare a stalpilor de electricitate existenti;
- Realizarea semnalizarii orizontale si verticale prin instalarea indicatoarelor rutiere si realizarea marcajelor rutiere cu rol de orientare, informare, directionare a traficului rutier si pietonal
- Sporirea sigurantei circulatiei prin realizarea semnalizarii orizontale si verticale;
- Aducerea la cota proiectata a caminelor de vizitare existente in amplasament;
- Demolarea elementelor de beton existente pe amplasamentului strazilor;
- Montarea brodurilor carosabile prefabricate 20x25 cu rol de delimitare a rigolei carosabile de trotuarele pietonale si a bordurilor prefabricate 10x15 cu rol de delimitare a trotuarelor si pistelor de biciclete de spatiile verzi nou proiectate.

4.1.2 DESCRIEREA ALTOR CATEGORII DE LUCRARI INCLUSE IN SOLUTIA TEHNICA DE INTERVENTIE

Nu este cazul.

4.1.3 ANALIZA VULNERABILITATILOR CAUZATE DE FACTORI DE RISC, ANTROPICI SI NATURALI, INCLUSIV DE SCHIMBARI CLIMATICE CE POT AFECTA INVESTITIA

Riscurile se pot clasifica după modul de manifestare (lente sau rapide), fie după cauză (naturale sau antropice). Acestea produc pagube mai mici sau mai mari în funcție de amplitudinea acestora și de factorii favorizanți în locul sau regiunea în care se manifestă, uneori având un aspect catastrofal.

În cadrul proiectului se studiază lucrarile de modernizare si extindere drumuri, precum si lucrarile de realizare a retelelor de utilitati, astfel incat riscurile pot fi: fenomene naturale distructive de origine geologică sau meteorologică, în această categorie sunt cuprinse cutremurele, alunecări și prăbușiri de terenuri;

- riscuri climatice – furtuni, inundații, fenomene de îngheț;
- riscuri cosmice – căderi de obiecte din atmosferă, asteroizi, comete;
- riscuri tehnologice – accidente rutiere, avarii la rețelele de utilități.

4.1.4 INFORMATII PRIVIND POSIBILE INTERFERENTE CU MONUMENTE ISTORICE/DE ARHITECTURA SAU SITURI ARHEOLOGICE PE AMPLASAMENT SAU IN ZONA IMEDIAT INVECINATA; EXISTENTA CONDITONARILOR SPECIFICE IN CAZUL EXISTENTEI UNOR ZONE PROTEJATE

Nu este cazul.

4.1.5 CARACTERISTICILE TEHNICE SI PARAMETRII SPECIFICI INVESTITIEI REZULTATE IN URMA REALIZARII LUCRARILOR DE INTERVENTIE

1. LUCRARI DE DRUM

Elemente caracteristice ale strazilor studiate

Lungimea totală a drumurilor studiate = 1.366 ml

Lucrările proiectate prevazute respectă în totalitate normele tehnice privind proiectarea și realizarea strazilor, și constau în principal din :

- Curatarea terenului de arbusti, crengi, plante, buruieni si gunoaie;
- Demolarea elementelor de colectare si evacuare a apelor pluviale existente si a altor elemente din

- beton ce se afla pe amplasamentul noilor lucrari;
- Taiere marginilor partii carosabile pentru realizarea casetelor;
- Frezarea straturilor asfaltice pentru racordarea noii imbracaminti asfaltice la cea existenta;
- Realizarea sapaturilor mecanizate pentru atingerea cotelor proiectate si racordarea la lucrarile existente;
- Modernizarea strazilor existente prin largirea partii carosabile in casete;
- Extinderea strazilor existente prin realizarea unei structuri rutiere noi care sa satisfaca traficul de perspectiva;
- Realizarea infrastructurii pietonale pe partea dreapta a strazilor;
- Realizarea infrastructurii destinata bicicletelor pe partea stanga a strazilor;
- Amenajarea unei rigole carosabile pe partea dreapta a partii carosabile, amplasata intre aceasta si trotuarul nou amenajat;
- Amenajarea spatiilor verzi, pe ambele parti ale drumurilor, in spatele trotuarelor, respectiv pistelor de biciclete, cu rol de inglobare a stalpilor de electricitate existenti;
- Realizarea semnalizarii orizontale si verticale prin instalarea indicatoarelor rutiere si realizarea marcajelor rutiere cu rol de orientare, informare, directionare a traficului rutier si pietonal
- Sporirea sigurantei circulatiei prin realizarea semnalizarii orizontale si verticale;
- Aducerea la cota proiectata a caminelor de vizitare existente in amplasament;
- Demolarea elementelor de beton existente pe amplasamentului strazilor;
- Montarea brodurilor carosabile prefabricate 20x25 cu rol de delimitare a rigolei carosabile de trotuarele pietonale si a bordurilor prefabricate 10x15 cu rol de delimitare a trotuarelor si pistelor de biciclete de spatiile verzi nou proiectate.

Plan de situatie

In planul de situatie s-au regeometrizat axele celor doua strazi, s-au refacut racordarile cu drumurile laterale si racordarea strazii Poienilor cu Calea Unirii.

Racordarea celor doua strazi s-au realizat cu raze de 9.00 ml, respectiv 11.00 ml.

Racordarea celor doua strazi cu drumurile laterale existente au fost realizate cu raze de 2.00 ml, respectiv 3.00 ml, adoptarea unor raze mai generoase nefiind posibila din cauza constrangerilor impuse de limitele de proprietate

Profilul longitudinal

In profil longitudinal cele doua strazi nu au suferit modificari, declivitatile existente fiind pastrate si preluate atat de trotuarele pietonale si pistele de biciclete, cat si de rigolele carosabile amenajate.

Declivitatile existente pentru strada Poienilor si Calea Unirii se situeaza intre 0.93% si 3.24%, suficient de mari astfel incat sa permita scurgerea apelor din rigolele nou amenajate in sistemele existente de colectare si evacuare a apelor pluviale.

Profil transversal

In profil transversal cele doua strazi vor avea alcatuirea de mai jos:

Calea Unirii

- Ampriza – 10.20 – 14.00 m
- Parte carosabilă: 5.50 m
- Rigola carosabila – partea dreapta – 0.90 ml
- Trotuar – partea dreapta – 1.80 ml;
- Pista de biciclete – partea stanga – 2.00 ml
- Spatii verzi – variabil
- Panta transversală pe partea carosabilă: 2,5% (pantă în sacoperis)

Strada Poienilor

- Ampriza – 8.10 – 13.00 m
- Parte carosabilă: 3.50 m
- Rigola carosabila – partea dreapta – 0.90 ml
- Trotuar – partea dreapta – 1.70 ml;
- Pista de biciclete – partea stanga – 2.00 ml
- Spatii verzi – variabil
- Panta transversală pe partea carosabilă: 2,5% (pantă unica)

Panta trotuarelor pietonale va fi de 2.00%, panta unica, spre rigola carosabila, iar panta pistelor de biciclete va fi 2.5%, panta unica, spre partea carosabila existenta, pentru strada Poienilor si spre spatiul verde, pentru Calea Unirii

Sistemul rutier

Solutia recomandata de catre expertul tehnic si agreata de proiectant pentru casetele de refacere a partii carosabile, trotuarele pietonale si pistele de biciclete, se poate regasi mai jos:

SOLUȚIA I

Largire parte carosabila existenta in caseta

- 4 cm strat de uzura din beton asphaltic BAPC 16 (BA16 rul, conform SR EN 13108-1);
- 6 cm strat de legatura din BADPC22.4 (BA22.4 leg, conform SR EN 13108-1);
- Geocompozit antifisura
- 20 cm strat de fundatie din piatra sparta amestec optimal;
- 30 cm strat de fundatie din balast amestec optimal

Amenajare trotuar pietonal

- 6 cm pavele autoblocante prefabricate, din beton;
- 5 cm strat de nisip;
- 10 cm strat de balast stabilizat cu lianti hidraulici;
- 10 cm strat de balast amestec optimal.

Amenajare pista de biciclete

- 4 cm strat de uzura din beton asphaltic BA 8 (BA8 rul, conform SR EN 13108-1);
- 15 cm strat de balast stabilizat cu lianti hidraulici;
- 20 cm strat de balast amestec optimal.

Colectarea si evacuarea apelor pluviale

Colectarea si evacuarea apelor pluviale pe drumurile din incinta se va realiza prin intermediul pantelor longitudinale si transversale catre rigola carosabila nou amenajata.
Pe Calea Unirii, apele pluviale colectate de pe pistele de biciclete se vor scurge catre spatiul verde.
Rigolele carosabile nou amenajate se vor realiza in situ cu o latime de 0.90 ml.
Rigola va fi realizata din beton C30/37 si va fi acoperita cu placute carosabile din beton C30/37 armat, cu lungimea de 60 cm si latimea de 33 cm. Grosimea placutei carosabile va fi de 15 cm.
Pe Calea Unirii, la intersectia cu strada Salcamilor se va decolmata podetul existent, iar pe strada

S.C. DINENG DEV S.R.L.
 Ploiesti, strada Nicopole, nr. 44C
 tel: 0761616063
 mail: andrei.dinescu@gmail.com

**DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII IN ZONA MARGINALIZATA I
 (STRADA POIENILOR SI CALEA UNIRII), ORAS BOLDESTI-SCAENI**
 Beneficiar: UAT Oras Boldesti-Scaeni, Judetul Prahova
 Faza de proiectare: DTAC

Poienilor, la km 0+450 se va inlocui podetul existent cu un podete tubular $\phi 1000$ mm, cu rol de preluare a rigolei carosabile nou amenajate.

Siguranța circulației

Se va realiza semnalizarea orizontala si verticala integral, atat pentru circulatia rutiera, cat si pentru circulatia pietonala si a bicicletelor.

Pentru siguranta pietonilor si a biciclistilor, trotuarul va fi delimitat de partea carosabila de rigola si bordura denivelata, iar pista de biciclete va fi delimitata de partea carosabila prin intermediul stalpisorilor de ghidare ce vor avea montate la partea superioara dispozitive reflectorizante.



Se vor monta indicatoare si se vor realiza marcaje rutiere conform STAS 1848-1,2,3/2011 si STAS 1848-7/2015.

O proiectare atenta a sistemului de semnalizare si marcaje concura la sporirea sigurantei circulației atat pe traseul studiat cat si pe drumurile cu acces la aceasta, ducand in final la sporirea fluentei traficului avand in vedere faptul ca traficul va creste simtitor după realizarea acestei investiții. O avertizare si o informare corecta, vizibila, sporeste confortul conducatorului auto, duce la eliminarea stresului acestuia, eliminând-se confuziile si a manevrelor periculoase, in final a accidentelor si blocajelor.

4.2 DURATA DE REALIZARE SI ETAPELE PRINCIPALE CORELATE CU DATELE PREVAZUTE IN GRAFICUL ORIENTATIV DE REALIZARE A INVESTITIEI, DETALIAT PE ETAPE PRINCIPALE

Durata aproximativa de realizare a lucrarilor de interventie pentru obiectivul „DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII IN ZONA MARGINALIZATA I (STRADA POIENILOR SI CALEA UNIRII), ORAS BOLDESTI-SCAENI” va fi de 6 luni.

		GRAFIC DE REALIZARE A INVESTITIEI								
		DURATA DE EXECUTIE(luni)								
Nr.crt.	Denumire strada	1	2	3	4	5	6	7	8	9
"DEZVOLTAREA INFRASTRUCTURII IN ZONA MARGINALIZATA I (STRADA POIENILOR SI CALEA UNIRII), ORAS BOLDESTI-SCAENI"										
1	Lucrari infrastruktura pietonala									
2	Lucrari infrastruktura pentru biciclete									
3	Lucrari infrastruktura rutiera									
4	Lucrari colectare si evacuare ape pluviale									

<p>Intocmit,</p> <p>Ing. Dragos Gaiu</p> 	<p>Verificat,</p> <p>Ing. Andrei DINESCU</p> 
---	--

ORAȘ BOLDEȘTI-SCĂENI anunță publicul interesat asupra depunerii solicitării de emitere a acordului de mediu pentru proiectul „S.F. (DALI ETAPA I) pentru proiectul “Dezvoltarea infrastructurii în zona marginalizată I (strada Poienilor și Calea Unirii), oraș Boldești-Scăeni, județul Prahova”, propus a fi amplasat în Boldești-Scăeni, Calea Unirii și Potenilor.

Informațiile privind proiectul propus pot fi consultate la sediul autorității competente pentru protecția mediului A.P.M. Prahova-Ploiești și la sediul Primăriei Boldești-Scăeni, Calea Unirii, nr.67, în zilele de luni-vineri, între orele 09.00-15.00.

Observațiile publicului se primesc zilnic la sediul autorității competente pentru protecția mediului: APM Prahova, Ploiești, str. Gh. Gr. Cantacuzino.

CABINETE MEDICALE

Ploiești - Str. Sportului nr. 2; telefon 0244/546.363

ORTOPEDIE • TRAUMATOLOGIE • ECOGRAFII
STOMATOLOGIE • LABORATOR • LASER

- CU PROGRAMARE -

KIM KARDASHIAN



I love Intra-ceticals!
Facial Treatments
Getting them makes me
feel so rejuvenated and
refreshed.

"I love the Intra-ceticals Facial
Treatments. Getting them makes
me feel so rejuvenated and
refreshed."

Kim Kardashian xo

intra-ceticals



Studio Harry

www.studioharry.ro

0729 896 844 | 0244 522 144 str. Teche Ionesei nr. 1

PUBLICITATE
ZIARUL PRAHOVA

TELEFON/FAX:

0244/407.399

TELEFON MOBIL:

0724/227.677

E-MAIL: