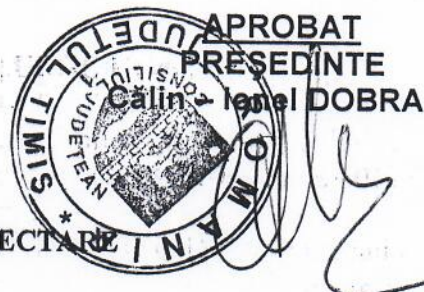




ROMANIA  
JUDEȚUL TIMIȘ  
CONSILIUL JUDEȚEAN



DIRECȚIA GENERALĂ TEHNICĂ  
Nr. 14.234 DIN 02.08.2017



TEMA DE PROIECTARE

## 1. INFORMAȚII GENERALE

- 1.1 Denumirea obiectivului de investiții: „Asfaltare drum județean DJ 592 B, Șipet – Folea, km 34+030 – 38 + 170 ; L= 4,14 Km”
- 1.2 Ordonator principal de credite/investitor: C.J. Timiș
- 1.3 Ordonator de credite (secundar, terțiar): Președinte C.J. Timiș
- 1.4 Beneficiarul investiției: C.J. Timiș
- 1.5 Elaboratorul temei de proiectare: D.G.T din cadrul C.J. Timiș

## 2. DATE DE IDENTIFICARE A OBIECTIVULUI DE INVESTIȚII

Obiectivul de investiții preconizat a se realiza începe la limita dintre U.A.T. –Voiteni și U.A.T. Tormac, traseul desfășurându-se în extravilan în proporție de cca. 90%, restul de 10% fiind reprezentat de intravilanul satului Folea ce aparține de comuna Voiteni.

Drumul județean DJ 592B are ca punct de pornire drumul județean DJ 592 în localitatea Chevereșu Mare și realizează legătura rutieră între localitățile timișene Chevereșu Mare, Vucova, Nițhidorf, Duboz, Cadar, Tormac, Șipet și Folea, având punctul final în drumul național DN 59, în apropierea localității Voiteni. Drumul are o lungime totală de cc. 46,2 km, iar sectorul care face obiectul acestei documentații este cuprins între km 34+030–38+170

Partea carosabilă prezintă o serie de defecțiuni specifice drumurilor pietruite de tipul gropilor, denivelărilor, fapt ce împiedică desfășurarea normală a circulației și conduce la generarea de praf pe timp uscat, respectiv de noroi pe timp umed ( adus pe partea carosabilă de pe acostamente, drumurile laterale, accese, respectiv prin contaminarea pietruirii cu argilă din patul drumului).

### 2.1 Informații privind regimul juridic, economic și tehnic al terenului și/sau al construcției existente, documentație cadastrală

Dezvoltare economică-socială a zonei respective, se impune o revizuire a documentației tehnice, aferentă drumului județean DJ 592 B, adoptarea unor soluții moderne care necesită înlocuirea sectoarelor pietruite (34+030–38+170) cu sectoare modernizate cu covor de asfalt, refacerea dispozitivelor de scurgere și evacuare a apelor meteorice pentru preluarea apelor pluviale, amenajarea drumurilor laterale pentru preântâmpinarea introducerii de noroi, argilă sau alte materiale care contaminează structura rutieră existentă.

Această lucrare nu impune exproprieri de teren, conform Legii 255/2010 Legea exproprierii de Utilități Publice, urmând a se analiza și Ordonanța nr. 43 din 28 august 1997 (republicată, actualizată) privind regimul drumurilor.

Terenul pe care se vor executa aceste lucrări are o suprafață de cca. 51.000 mp și aparține domeniului public al județului Timiș.

2.2 Particularități ale amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse pentru realizarea obiectivului de investiții, după caz;

Tronsonul de drum pietruit existent pe care sunt prevăzute lucrări de asfaltare este cuprins între km 34+030–38+170 are următoarele caracteristici :

- lungimea de 4,14 Km.
- în profil transversal platforma drumului are lățimi cuprinse între 5,0 – 7,0 m, cu parte carosabilă de 4,0 – 6,0 m, pe unele sectoare partea carosabilă a drumului nu are lățime suficientă;
- în profil longitudinal drumul are declivități reduse cuprinse între 0,00 - 2,5%;
- în plan traseul drumului existent are caracteristicile unui drum de câmpie cu aliniamente lungi, frânturi multe și racordări cu raze în general mari și vizibilitate ridicată;
- clasa tehnică a drumului IV;
- categoria de importanță C ( cf H.G. 261/94 și 766/97);
- lățimea acostamentelor existente 0,5 – 1,5 m;
- adâncimea șanțurilor existente 0 - 0,5m;
- panta transversală a părții carosabile existente 0 – 5 %;

Planeitatea este necorespunzătoare, iar elementele geometrice din plan, profil longitudinal și profil transversal sunt neconforme unui drum public.

Drumurile și străzile laterale nu sunt amenajate, fapt ce favorizează introducerea de noroi, argilă sau alte materiale care contaminează structura rutieră existentă.

Semnalizarea rutieră în general există dar este incompletă, impunându-se complectarea ei cu indicatoare rutiere de avertizare.

Dispozitivele de scurgere și evacuare a apelor meteorice – șanțurile – sunt în general funcționale, cu excepții ( pe unele sectoare șanțurile nu au adâncime suficientă). Nu există podețe pe traseul analizat.

a). descrierea succintă a amplasamentului/amplasamentelor propus/propuse ( localizare, suprafața terenului, dimensiuni în plan);

Drumul județean DJ 592B are ca punct de pornire drumul județean DJ 592 în localitatea Chevereșu Mare și realizează legătura rutieră între localitățile timișene Chevereșu Mare, Vucova, Nițhidorf, Duboz, Cadar, Tormac, Șipet și Folea, având punctul final în drumul național DN 59, în apropierea localității Voiteni. Drumul are o lungime totală de cc. 46,2 km, iar sectorul care face obiectul acestei documentații este cuprins între km 34+030–38+170

b). relațiile cu zone învecinate, accesuri existente și/sau căi de acces posibile;

Prin asfaltarea acestui sector de drum (Șipet – Folea, km 34+030 – 38 + 170 ; L= 4,14 Km) se va realiza o îmbunătățire a stării tehnice a drumului, o sporire considerabilă a capacității portante, a capacității de circulație, precum și o corectare în plan și spațiu a elementelor geometrice.

În prezent pe acest drum județean alternează sectoarele modernizate cu cele pietruite, (sectorul de drum cuprins între km 34+030–38+170 fiind pietruit). Suprafața de rulare de-a lungul timpului s-a degradat din diferite motive (precipitații, circulația utilajelor agricole, lipsa de continuitate a șanțurilor de preluare a apelor meteorice, colmatarea parțială sau totală a acestora, sau a podețelor).

În altă ordine de idei putem preciza că în urma acestor lucrări de asfaltare se va realiza o legătură corespunzătoare între localitățile aflate în această zonă, precum și legăturile pe care acest drum județean le deservește în mod direct, prin realizarea unei circulații fluente, fiind îmbunătățită substanțial starea tehnică, astfel încât parcurgerea acestui tronson de drum se va realiza în condiții de siguranță și confort, într-un timp mai scurt și cu consum redus de carburant și lubrefianți, cât și o uzură mai redusă a autovehicolelor.

c). surse de poluare existente în zonă;

Așa după cum am mai precizat acest tronson de drum județean cuprins între km 34+030-38+170 este singurul sector de drum pietruit, urmând a fi modernizat. Suprafața de rulare de-a lungul timpului s-a degradat din diferite motive (precipitații, circulația utilajelor agricole, lipsa de continuitate a șanțurilor de preluare a apelor meteorice, colmatarea parțială sau totală a acestora, sau a podețelor, - dacă e cazul - praful creat atât de la intrarea de pe drumurile laterale, cât și infestarea zonei pietruite), având ca efect o poluare a zonei.

Un alt obiectiv major este colectarea apelor pluviale prin realizarea șanțurilor de scurgere și preluarea acestor ape, precum și revizuirea podețelor (dacă e cazul) prin măsurile noi ce vor fi adoptate în cadrul proiectului.

Ca potențiale surse de poluare a solului pot fi enumerate scurgerile de lubrefianți sau alte produse petroliere, atât în zona construită cât și în cadrul organizării de șantier și a locului de staționare a utilajelor. Aceste surse de poluare pot fi prevenite prin amenajarea unor platforme betonate, sau așternerea unui material absorbant (nisip, rumeguș) pentru a preveni infiltrațiile materialelor poluante în sol. Lucrările preconizate a se realiza fiind situate pe un traseu existent al drumului nu au impact negativ asupra florei și faunei și nu influențează negativ acest factor de mediu.

Coroborat cu cele expuse anterior putem preciza și un alt aspect esențial pentru calitatea vieții și anume reducerea impactului asupra mediului prin diminuarea drastică a emisiilor de poluanți ceea ce se încadrează în politica de transport aplicată de Uniunea Europeană.

d). particularități de relief;

Tronsonul de drum pe care se realizează asfaltarea (Șipet – Folea, km 34+030-38+170) are o lungime de cca. 4,14 km, și este amplasat în proporție majoră în extravilan. Relieful este câmpie joasă, făcând parte din câmpia Timișului, amplasamentul nefiind afectat de fenomene fizico-mecanice care să îi pericliteze stabilitatea prin fenomene de alunecare.

e). nivel de echipare tehnico-edilitară al zonei și posibilități de asigurare a utilităților;

Având în vedere că lucrările se vor executa cu menținerea actualului traseu și corectarea elementelor geometrice în plan și profil longitudinal astfel încât să corespundă normelor legale în vigoare, situația utilităților tehnico-edilitare va fi precizată prin obținerea avizelor, conform cerințelor din Certificatul de Urbanism.

f). existența unor eventuale rețele edilitare în amplasament care necesită relocare/protejare, în măsura în care pot fi identificate;

În proiectul care se va elabora se va ține seama de condițiile impuse de către deținătorii de gospodării subterane și supraterane.

g). posibile obligații de servitute; - nu e cazul

h). condiționări constructive determinate de starea tehnică și de sistemul constructive al unor construcții existente în amplasament, asupra cărora se vor face lucrări de intervenții, după caz; - nu e cazul

i). reglementări urbanistice aplicabile zonei conform documentațiilor de urbanism aprobate - plan urbanistic general/plan urbanistic zonal și regulamentul local de urbanism aferent; - nu e cazul

j). existența de 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; - nu e cazul

2.3.Descrierea succintă a obiectivului de investiții propus din punct de vedere tehnic și funcțional:

În urma acestor lucrări de asfaltare se va realiza o legătură corespunzătoare între localitățile aflate în această zonă, precum și legăturile pe care acest drum județean le deservește în mod direct, prin realizarea unei circulații fluente, fiind îmbunătățită substanțial starea tehnică, astfel încât parcurgerea acestui tronson de drum se va realiza în condiții de siguranță și confort, într-un timp mai scurt și cu consum redus de carburant și lubrefianți, cât și o uzură mai redusă a autovehiculelor.

a). destinație și funcțiuni;

Asfaltarea acestui tronson de drum județean DJ592B Șipet – Folea, km 34+030–38+170) cu o lungime de cca. 4,14 km, este destinat în principal locuitorilor din zonă, precum și unei legături mai rapide, eficiente și în condiții de siguranță și confort, fără factori de poluare ( praf, din drumurile laterale, noroi cauzat de colmatarea șanțurilor laterale ) care să dăuneze sănătății populației. Printre alte beneficii enumerăm reducerea zgomotului în intravilan, reducerea vibrațiilor, reducerea noxelor și a poluării fonice și apariția redusă a defectărilor la nivel de structură rutieră, precum și reducerea cheltuielilor de întreținere.

b). caracteristici, parametri și date tehnice specifice, preconizate;

Tronsonul de drum pietruit existent pe care sunt prevăzute lucrări de asfaltare este cuprins între km 34+030–38+170 având lungimea de 4,14 Km. Acest sector de drum în urma asfaltării va necesita o structură rutieră suplă care să confere o îmbunătățire a caracteristicilor, care vor rezulta din expertiza tehnică, studiile geotehnice aferente și ridicărilor topografice vizate de O.C.P.I., astfel încât să cuprindă următoarele caracteristici :

- categoria de importanță C;
- categoria drumului: drum județean
- tip drum: drum cu două benzi de circulație;
- lățimea părții carosabile: 6,5 m, din care benzile de încadrare 2x0,25 m
- lățimea platformei: 8,0 m
- lățimea acostamentelor: 2x1,00 m

Pentru asigurarea continuității scurgerii apelor în profil longitudinal vor fi prevăzute lucrări de decolmatere pentru podețele tubulare situate la accesele pe parcelele private și la drumurile laterale, iar acolo unde situația o impune se vor proiecta podețe noi.

Se vor avea în vedere și lucrările de semnalizare a circulației și nu în ultimul rand realizarea marcajelor după finalizarea lucrărilor și refacerea completă a semnalizării verticale.

c). nivelul de echipare, de finisare și de dotare, exigențe tehnice ale construcției în conformitate cu cerințele funcționale stabilite prin reglementări tehnice, de patrimoniu și de mediu în vigoare;

Tronsonul de drum județean ce face obiectul prezentei teme de proiectare va fi echipat, finisat și dotat conform prevederilor cuprinse în documentațiile tehnice, avizele aferente, precum și în reglementările legislative în vigoare cu privire la proiectarea și execuția lucrărilor.

d). număr estimat de utilizatori;

Se apreciază că numărul utilizatorilor drumului județean DJ592B Șipet – Folea, precum și de beneficiari ai investiției ca fiind numărul locuitorilor din zona limitrofă, fără ai lua în calcul pe cei ce utilizează tronsonul de drum în scopuri comerciale, turistice sau cei în tranzit spre alte localități

e). durata minimă de funcționare;

- conform normativului Indicativ AND 554-2002 privind întreținerea și repararea

drumurilor publice, durata normală de funcționare pentru îmbrăcăminte bituminoasă este în funcție de soluția adoptată de proiectant și de traficul mediu zilnic anual înregistrat pe drumul respectiv;

- va fi stabilită pe baza normativelor specifice în vigoare, avându-se în vedere execuția unor lucrări periodice de întreținere cuprinse pe o perioadă de cca.8-10 ani

f). nevoi/solicitări funcționale specifice;

- investiția trebuie respecte toate prevederile legale (de proiectare și ulterior de execuție și de exploatare) aflate în vigoare din punct de vedere tehnic și calitativ cu respectarea reglementărilor din punct de vedere al siguranței circulației rutiere.

g). corelarea soluțiilor tehnice cu condiționările urbanistice, de protecție a mediului și a patrimoniului;

- soluțiile tehnice ce se vor aplica în scopul reabilitării sectorului de drum, nu vor intra în conflict cu nicio condiționare urbanistică, de protecție a mediului și a patrimoniului; se vor respecta în totalitate eventualele condiționări impuse prin avizele solicitate în baza certificatului de urbanism.

h). stabilirea unor criterii clare în vederea soluționării beneficiarului.

- se urmărește ca investiția să aibă un impact pozitiv din punct de vedere economic, social și de mediu prin: creșterea vitezei de circulație în condiții de siguranță și confort pentru participanții la traficul rutier, reducerea consumului de carburanți, lubrefianți, și piese schimb, rezultând astfel prelungirea duratei de viață a autovehiculelor, reducerea costurilor de exploatare și operare a transportului; Nu în ultimul rând au fost luate în calcul de către beneficiar și alte criterii cum ar fi :

- reducerea ratei accidentelor prin adoptarea de măsuri de siguranță rutieră;

- îmbunătățirea mobilității și accesibilității rutiere pe teritoriul județului;

- asigurarea măsurilor pentru protecția mediului prin reducerea noxelor, zgomotului, prafului, noroiului, preluarea și evacuarea apelor pluviale;

- atragerea de noi investitori din zonă și nu numai; asigurarea unor condiții optime pentru deplasarea locuitorilor către școli sau locurile de muncă, intervenția mai rapidă a serviciilor de urgență.

2.4. Cadrul legislative aplicabil și impunerile ce rezultă din aplicarea acestuia.

- În proiectarea acestui tronson de drum județean se va respecta Codul de proiectare seismică P100-2006.

- Ordinul Ministrului Transportului nr. 45/1998 pentru aprobarea Normelor tehnice privind proiectarea, construirea și modernizarea drumurilor;

- Hotărârea Guvernului nr. 363/2010 privind aprobarea standardelor de cost pentru obiectivele de investiții finanțate din fonduri publice;

- Hotărârea Guvernului nr. 907/2016 privind etapele de elaborare și conținutul-cadru al documentațiilor tehnico-economice aferente obiectivelor/proiectelor de investiții finanțate din fonduri publice

- Legea nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor în construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- Ordinul Ministrului dezvoltării regionale și locuinței, nr. 839/2009 pentru aprobarea Normelor metodologice de aplicare a Legii nr. 50/1991 privind autorizarea executării lucrărilor în construcții cu modificările și completările ulterioare;

- Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- Legea nr. 10/1995 privind calitatea în construcții, republicată, cu modificările și completările ulterioare;

- Hotărârea Guvernului nr. 766/1997 pentru aprobarea unor regulamente privind calitatea în construcții.

- Hotărârea Guvernului nr. 273/1994 pentru aprobarea Regulamentului de recepție a lucrărilor de construcții și instalații aferente acestora, cu modificările și completările ulterioare;

### 3. Se solicită respectarea cel puțin a următoarelor condiții (acestea nefiind limitative):

- asigurarea elementelor geometrice în plan orizontal și vertical, și a elementelor de gabarit, astfel încât desfășurarea traficului să se facă în condiții de siguranță și confort, ținând cont de asigurarea capacității traficului existent și fluența acestuia;

- asigurarea scurgerii apelor;

- se vor trata lucrările de siguranța circulației rutiere (marcaje, indicatoare de circulație);

- se va proiecta o canalizație tehnică care va da posibilitatea amplasării pe viitor a unor rețele subterane, fără a interveni asupra construcției (dacă e cazul);

- asigurarea protecției instalațiilor amplasate în perimetrul de execuție a lucrărilor (dacă e cazul);

- se va proiecta o canalizație tehnică subterană care va da posibilitatea amplasării pe viitor a unor rețele subterane, fără a interveni la suprastructura drumului (dacă e cazul).

- întocmirea tuturor documentelor în vederea obținerii tuturor avizelor necesare pentru ocuparea temporară și definitivă a terenului sau pentru eventuale exproprieri;

- soluții tehnice adoptate vor asigura continuitatea desfășurării traficului pe toata perioada de execuție a lucrărilor cu semnalizarea corespunzătoare;

- întocmirea tuturor documentelor în vederea obținerii tuturor avizelor necesare unor eventuale relocări de instalații;

- precizarea cerințelor pe care trebuie să le îndeplinească obiectivul proiectat în conformitate cu Legea nr.10/1995, inclusiv stabilirea categoriei de importanță a obiectivului.

- se vor amenaja podețele, accesele și dispozitivele de scurgere a apelor meteorice

- se va avea în vedere neutralizarea deșeurilor rezultate (moloz);

- gospodărirea deșeurilor generate pe amplasament: în timpul execuției, materialele (deșeuri) rezultate în urma acestor activități de construcții montaj (moloz, gunoi menajer la organizarea de santier, etc) vor fi încărcate în camion și se vor depozita la locuri special amenajate, având în vedere că societatea care va executa lucrările are obligația ca la terminarea lucrării să îndepărteze deșeurile și să refacă suprafețele.

- proiectantul pe baza avizelor primite de la deținătorii de gospodării subterane, va cuprinde în Devizul General și va corela de comun acord cu aceștia, valoarea cheltuielilor necesare pentru modificarea traseului rețelelor existente sau pentru introducerea rețelelor necesare. Se vor descrie soluțiile tehnice adoptate pentru modificarea amplasamentului rețelelor de iluminat, gaz, apă, canalizare, etc. însoțite de avizul deținătorului rețelei, precum și de devizul și proiectul (SF, PT+CS+DE) necesar modificării amplasamentului acestora, avizat de către deținătorul utilităților, (dacă este cazul), elaborate de proiectanți de specialitate și avizate de verificatori de proiect, conform legislației în vigoare

- documentația tehnică va fi susținută de proiectant în toate situațiile (obținere avize, Comisia Tehnică de Avizare a autorității contractante pentru verificare și avizare, autorizație de construcție, etc.). Plata D.A.L.I. se va efectua după avizarea acesteia de către Comisia pentru verificarea documentațiilor tehnico-economice pentru infrastructura rutieră județeană și după soluționarea condițiilor impuse prin avizul CTA.

- devizul general se va structura pe capitole și subcapitole de cheltuieli, conform H.G. nr. 907/29.11.2016. Delimitarea obiectelor de investiție din cadrul obiectivului de investiții se va face la faza de proiectare – D.A.L.I, de către proiectant. ( Dev. General va cuprinde la cap.6 cheltuieli pentru probe tehnologice, teste).

- proiectantul va respecta toate normele de protecția mediului, protecția muncii și siguranța circulației rutiere, în vigoare la data întocmirii documentației..
- tema de proiectare va fi completată cu date din teren, urmând a se întocmi un Proces-Verbal între proiectant și beneficiar în care vor fi cuprinse modificările, observațiile și concluziile rezultate cu ocazia deplasării la fața locului (dacă e cazul);
- în documentația tehnico-economică va fi inclusă tema de proiectare emisă de beneficiar
- documentația tehnico-economică va avea paginile numerotate
- Documentația de avizare a lucrărilor de intervenție (părțile scrise și desenate) vor fi elaborată în 4 (patru) exemplare și vor fi puse la dispoziția beneficiarului și 2 (două) exemplare pe suport electronic, în fișiere nu mai mari de 40Mb.

DALI poate să cuprindă și alte lucrări pe care proiectantul le consideră necesare pentru realizarea obiectivului, respectând legislația și reglementările tehnice în vigoare.

Documentația DALI va cuprinde obligatoriu și următoarele elemente:

- expertiza tehnică;
- studiu topografic, vizat de către Oficiul de Cadastru și Publicitate Imobiliară;
- studiu geotehnic;
- Studiu de trafic și studiu de circulație;
- documentație necesară în vederea exproprierii de terenuri. În această situație proiectantul va evalua sumele necesare despăgubirii titularilor de terenuri, ca urmare a exproprierilor în conformitate cu prevederile Legii nr. 255/2010 privind exproprierea pentru cauză de utilitate publică, necesară realizării unor obiective de interes național, județean și local, alte studii de specialitate, după caz; (dacă e cazul)
  - avize și acorduri de principiu – solicitate prin certificatul de urbanism : proiectantul va elabora documentația pentru obținerea avizelor/acordurilor cuprinse în Certificatul de urbanism, pe care o va depune în numele beneficiarului la organele competente. La solicitarea proiectantului beneficiarul lucrării va acorda asistență pentru obținerea de avize și acorduri. Costul avizelor se va suporta de către beneficiar. Ordinul de începere pentru întocmirea DALI va fi emis numai după obținerea tuturor avizelor și acordurile favorabile, solicitate prin Certificatul de Urbanism.
    - corelarea soluției proiectate cu PUZ-urile aprobate;
    - corelarea elementelor geometrice ale traseului existent în profil longitudinal și în profil transversal;
    - dimensionarea structurii rutiere pentru un trafic de perspectivă și tonaj greu;
    - amenajarea intersecțiilor conform normativelor de proiectare în vigoare;
    - amenajarea drumurilor laterale pe 25 m;
    - refacerea/complectarea dispozitivelor de colectare și scurgere a apelor meteorice (podețe, șanțuri);
    - amenajarea terenului – inclusiv cheltuielile necesare pentru mutarea sau protejarea instalațiilor aferente și rețelelor afectate de lărgirea drumului (dacă e cazul) ;
    - amenajarea terenului inclusiv cheltuielile necesare pentru refacerea cadrului natural prin plantare de arbori și arbuști și reamenajarea spațiilor verzi; prezentarea planului de situație pe suport topografic cu amplasarea traseului de drum proiectat, cu indicarea proprietarilor de teren și a vecinătăților – vizat O.C.P.I. (dacă e cazul)
      - piesese desenate se vor prezenta la scări relevante în raport cu caracteristicile obiectivului de investiție, cuprinzând:
        - plan de amplasare în zonă;
        - plan de situație;
        - planuri generale, profile longitudinale, profile transversale, planuri specifice, după caz;
        - plan parcelar (dacă e cazul) vizat OCPI, extrase CF aferente parcelelor de teren afectate de proiect.

Documentația de avizare a lucrărilor de intervenție va avea prevăzută, ca pagină de capăt, pagina de semnături, prin care elaboratorul acestuia își însușește și asumă datele și soluțiile propuse, și care va conține cel puțin următoarele date: nr./dată contract, numele și prenumele în clar ale proiectanților pe specialități, ale persoanei responsabile de proiect - șef de proiect/director de proiect, inclusiv semnăturile acestora și ștampila.

**Asistența tehnică din partea prestatorului se va asigura până la semnarea contractului de elaborare a P.T**

Cheltuielile generate de efectuarea unor lucrări suplimentare față de documentația tehnico-economică aprobată, ca urmare a unor erori de proiectare, sunt suportate de proiectant/proiectantul coordonator de proiect și proiectanții pe specialități, persoane fizice sau juridice, în solidar cu verificatorii proiectului, la sesizarea justificată a beneficiarului în baza unui raport de expertiză tehnică elaborat de un expert tehnic atestat.

#### 4. Modalitatea de prezentare a ofertei

##### 4.1 Modalități de prezentare a ofertei

- Declarație pe proprie răspundere de acceptare a tuturor clauzelor contractuale.
- Propunerea tehnică: se va prezenta detaliat soluția propusă de ofertant pentru îndeplinirea obiectului contractului conform cerințelor stabilite în Tema de proiectare și cu asigurarea respectării prevederilor normative în vigoare în România .
- Propunerea financiară se va elabora astfel încât să cuprindă toate elementele care intră în formarea prețului final, defalcat pe activități și/sau faze, respectiv:
  - întocmire documentații necesare obținerii avizelor și acordurilor solicitate prin certificatul de Urbanism
  - întocmire Documentație de Avizare a Lucrărilor de Intervenție
  - întocmire Proiect Tehnic ( dacă e cazul).
  - asigurarea asistenței tehnice de specialitate

##### 4.2 Termen de elaborare

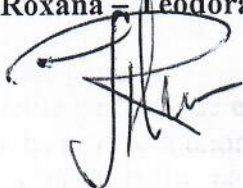
Documentația se va elabora și preda pe etape, după cum urmează:

- Documentația de avizare a lucrărilor de intervenție - **maxim 15 zile** de la data semnării contractului de către ambele părți.
- Cheltuielile generate de efectuarea unor lucrări suplimentare față de documentația tehnico- economică aprobată, ca urmare a unor erori de proiectare, sunt suportate de proiectant/ proiectantul coordonator de proiect și proiectanții pe specialități, persoane fizice sau juridice, în solidar cu verificatorii de proiectului, la sesizarea justificată a beneficiarului în baza unui raport de expertiză tehnică elaborat de un expert tehnic atestat

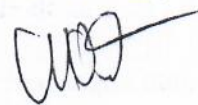
**NOTĂ;**

**Se va avea în vedere obligatoriu adresa Nr. 97756/10.08.2017 emisă de Ministerul Dezvoltării Regionale, Administrației Publice și Fonduri Europene, Direcția Generală de Dezvoltare Regională și Infrastructură, anexată**

Aprobat  
Beneficiar  
VICEPREȘEDINTE C.J.TIMIȘ  
Roxana - Teodora ILIESCU



Luat la cunoștință  
Investitor,  
DIRECTOR D.G.T  
Marius ONEȚIU



Întocmit  
Beneficiar,  
Ivașcu Marius Viorel - consilier superior D.G.T.

